



Aalto-yliopisto
Kauppakorkeakoulu

MAANTIELIIKENTEN TYÖAIKADIREKTIIVIN VAIKUTUS MARKKINA- TILANTEeseen SUOMESSA

Pro gradu -tutkielma
Tuomas Nieminen
Kevät 2017
Yritysjuridiikka

Hyväksytty laskentatoimen laitoksella ___ / ___ 20__ arvosanalla _____

Tekijä Tuomas Nieminen

Työn nimi Maantieliikenteen työaikadirektiivin vaikutus markkinatilanteeseen Suomessa

Tutkinto Kauppatieteiden maisteri

Koulutusohjelma Yritysjuridiikka

Työn ohjaaja(t) Matti Rudanko

Hyväksymisvuosi 2017

Sivumäärä 69

Kieli Suomi

Tiivistelmä

Tutkimuskysymyksenä oli selvittää maantieliikenteen työaikadirektiivin vaikutuksia Suomen maanteillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinatilanteeseen. Direktiivin soveltamisalaan on sisällytetty myös yrittäjäkuljettajat. Direktiivin seurauksena säädetyn lain tavoitteisiin kuuluvat kuljettajien terveyden ja turvallisuuden suojeleminen, tieliikenteen turvallisuuden parantaminen sekä kuljetustoiminnan kilpailutilanteen vääristymisen estäminen.

Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat luovuttaneet lainsäädäntö- ja toimivaltaa ylikansallisille toimielimille. Sisämarkkinoiden toimintaa koskeva kilpailupolitiikka kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Eurooppaisilla kuljetusmarkkinoilla megatrendejä ovat yritysten yhdistyminen sekä pirstaloituminen. Kansainvälisten kuljetusten lisääntyminen, ulkoistaminen ja pitkät tuotantoketjut ovat lisänneet yhdentymiskehitystä erityisesti vanhemmissa jäsenmaissa, uusissa jäsenmaissa pienyritykset ovat saavuttaneet kustannusetuja isompiin yrityksiin nähden. Markkinoiden yhdentymisen myötä liiketoimintaympäristö on muuttunut: kuljetussuoritteet, tavaramäärät ja kilpailu on kasvanut. Suurilla yrityksillä on mittakaavaetuja pienempiin nähden. Kustannuspaineita lisää myös epäterve kilpailu.

Tutkielma tarkastelee maantiellä tapahtuvan tavaraliikenteen markkinoita ja sitä koskettavaa sääntelyä sekä Euroopan unionin että Suomen kansallisilla tasoilla. Tutkimuskysymystä lähestytään erityisesti kilpailuoikeuden ja maantiekuljetusten kilpailuolosuhteiden näkökulmista. Unionin kilpailuteoreettiset lähtökohdat auttavat ymmärtämään unionin kilpailupolitiikan tärkeimpiä periaatteita: yritysten kilpailua vääristävän yhteistyön ja määräävän markkina-aseman väärinkäytön kieltämistä. Unioni pyrkii olemaan sitoutumatta mihinkään tiettyyn kilpailuteoreettiseen koulukuntaan ja on luopunut täydellisen kilpailun epärealistisesta tavoitteesta. Markkinoiden tehokkuus tai markkinavoiman keskittyminen ei tutkielmassa tehtyjen havaintojen perusteella ole synonyymi markkinoiden toimivuudelle tai toimimattomuudelle. Suomen relevanttia markkinarakennetta lähdetään kilpailuteoreettisesti avaamaan vaihtoehtojen ja kokonaisvaltaisempien ajatusten kautta.

Tutkimuskysymyksen vastauksena on, että kireästä kilpailusta johtuen kuljettajat altistuvat terveyden heikentymiselle ja joutuvat onnettomuuksiin, heikentävät tieliikenteen turvallisuutta ja vääristävät kilpailua tinkimällä lain edellyttämistä vaatimuksista tai suoraan rikkomalla niitä. Epätervettä kilpailua on pyritty ehkäisemään kabotaasisääntelyllä ja tilaajavastuulain säätämällä. Näistä kahdesta jälkimmäinen on sopusoinnussa unionin sääntelyn kanssa ja tasoittaa muun muassa kansainvälisten kuljetusten alihankintasuhteissa mahdollisesti esiintyvää sopimusosapuolten neuvottelu- ja markkinaepätasapainoa.

Avainsanat Maantieliikenne, työaikadirektiivi, yrittäjäkuljettaja, EU-oikeus, kilpailun sääntely, markkinavoima, epäterve kilpailu, tilaajavastuu, kabotaasi

SISÄLLYSLUETTELO	I-II
LYHENTEET	III
KUVIOT	III
1 Johdanto	1
1.1 Tutkimuskysymys ja rajaukset	2
1.2 Tutkimusmenetelmistä	4
1.3 Tutkimuksen rakenne	5
2 Maantieliikennettä koskeva työaikadirektiivi	7
2.1 Sovellusalasta käyty keskustelu	9
2.2 Itsenäiset kuljettajat ja liikenneturvallisuus	10
2.3 Direktiivin työaikasäännökset ja yrittäjän ajo- ja lepoajan sääntely	11
2.4 Elinkeinovapauden rajoittaminen	12
3 Maanteillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinat	15
3.1 Suomen geografiset ominaispiirteet	18
3.2 Suomen tavaratielikenteen markkinarakenne	18
4 Kilpailuteoreettista taustaa	22
4.1 Täydellisen kilpailun malli	22
4.2 Yritykset, kustannukset ja hinta	23
4.3 Työaika ja tuottavuus	28
5 Eurooppaoikeus	32
5.1 Primäärioikeus	32
5.2 Sekundäärioikeus	34
5.3 EU-oikeuden periaatteet	34
5.4 Euroopan unionin lakiasäätävät toimielimet	35
6 Euroopan Unionin kilpailupolitiikka	39
6.1 EU:n kilpailupolitiikan historiallisista taustoista	40
6.2 Eurooppalainen kilpailun sääntelykehikko	41
6.2.1 Kartellien kieltäminen	42
6.2.2 Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö	43
6.3 Markkinavoiman käsite	44
6.4 Tehokkuus ja markkinavoima	45

6.5	Kilpailuteoreettisia näkökulmia tavarankuljetuksen markkinamuutoksesta	46
7	Kilpailun vääristyminen Suomessa tapahtuvassa maantietavaraliikenteessä	50
7.1	Kabotaasi	54
7.2	Tilaajan vastuu	56
8	Aiemmin käsitellyn yhteenvetoa	58
8.1	Jatkotutkimusaiheet	61
	LÄHDELUETTELO	63

LYHENTEET

ETY	Euroopan talousyhteisön perustamissopimus 1957, myöh. EY
SEU	Euroopan unionista tehty sopimus 1992
SEUT	Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus (engl. TFEU) 2007
AETR	European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport

KUVIOT

Kuvio 1. Markkinatasapaino. Lähde: Longstreet, D. (2012) Introduction to Perfect Competition. Saatavilla:

https://www.youtube.com/watch?v=5c_dBgYMzCQ. Haettu: 26.5.2017.

Kuvio 2. Rajakustannukset, kokonaiskustannukset ja voitto. Lähde: Longstreet, D. (2012) Introduction to Perfect Competition. Saatavilla:

https://www.youtube.com/watch?v=5c_dBgYMzCQ. Haettu: 26.5.2017.

Kuvio 3. Laskenut hinta suhteessa kustannuksiin. Lähde: Longstreet, D. (2012)

Introduction to Perfect Competition. Saatavilla:

https://www.youtube.com/watch?v=5c_dBgYMzCQ. Haettu: 26.5.2017.

Kuvio 4. Hinta alempi kuin kustannukset. Lähde: Longstreet, D. (2012) Introduction to Perfect Competition. Saatavilla:

https://www.youtube.com/watch?v=5c_dBgYMzCQ. Haettu: 26.5.2017.

Kuvio 5. Yrityksen 'shutdown point'. Lähde: Longstreet, D. (2012) Introduction to Perfect Competition. Saatavilla:

https://www.youtube.com/watch?v=5c_dBgYMzCQ. Haettu: 26.5.201

Kuvio 6. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arvio työ- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista suomalaisyritysten kannattavuuteen ja kilpailukykyyn. Lähde: Perttula, P., Rönkkö, S., Salanna, T. & Tikkanen, M. Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset. TraFin julkaisuja 22/2013.

1.6.2013 on Suomessa tullut voimaan laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013), jolla pantiin toimeen niin kutsutun maantieliikenteen työaikadirektiivin¹ itsenäisiä kuljettajia koskevat velvoitteet.

Suomen tiukasti jo valmisteluvaiheista lähtien vastustama direktiivin soveltamisalan laajentaminen kuljetusyrittäjiin kohdistuu arvostelijoiden mukaan haitallisesti pienyrittäjiin. Yrittäjille perustuslaissa määriteltyä elinkeinon vapautta² rajoitetaan tarpeettomasti, asettaen elinkeinon harjoittajat muun muassa eriarvoiseen asemaan muihin elinkeinon harjoittajiin nähden, joka vaikuttaa mikroyritysten kannattavuuteen ja lisää oleellisesti kustannuksia³.

Kuljetusyrittäjien sisällyttäminen työaikadirektiiviin herättää kysymyksiä jännitteistä, joita saattaa syntyä sekä kansallisen lainsäädännön sisällä, suhteessa perustuslaillisiin oikeuksiin ja vapauksiin, sekä näiden suhteesta kansallisesti sitovaan ylikansalliseen oikeudenkäyttöön, Euroopan unionin sääntelyjärjestelmään. Tämä pro gradu – tutkielma ei itsessään ota kantaa EU:n harjoittaman kilpailuoikeuden oikeellisuuteen tai virheellisyyteen, mutta kysymyksiä herää yhtenäisen markkina-alueen eri maihin sopivan sääntelyn mielekkyydestä. Tutkielmassa tuodaan esiin Suomessa direktiivin negatiivisten vaikutusten lievittämiseksi tehtyjä toimenpiteitä, jotka saattavat unionin tavanomaisesta talouspolitiikasta ja sen tärkeästä osasta, kilpailupolitiikasta, erota.

Kiehtovan osan tarkastelukehystä luo se tosiasia, että taloudellinen integraatio sekä globaalisti että Euroopan unionin tasolla on tuottanut rakenteellisia epätasapainoja sekä yritysten koon, markkinavallan, että toisaalta valtioiden tai ylikansallisten instituutioiden halukkuuden ja kyvykkyyden välillä säännellä laajentunutta liiketoimintaympäristöä⁴.

Jos tarkastellaan Suomea osana Euroopan unionin liiketoimintaympäristöä, keskeistä on EU-sääntelyn vaikutus liiketoimintaympäristöömme ja markkinoihimme, ja toisaalta myös

¹ Direktiivi 2002/15/EY.

² Suomen perustuslaki 1999/731, 18 §.

³ Kujala (2013); Tyvi Oy (2012).

⁴ Vogel (2010).

aikaisemmin kansallisesti valtiovallan tehtäviksi katsottujen asioiden institutionalisoituminen osaksi eurooppalaista sääntelyä⁵. Yritystoiminnassa on yrityksen koosta riippumatta arvioitava jatkuvasti sitä, millaiseksi liiketoimintaympäristö muodostuu kulloinkin käytössä olevan sääntelykehikon käytännöissä ja miten sääntely toimintaan vaikuttaa. Aivan pelkästään liiketaloustieteellisesti ei voida saada kokonaiskuvaa yrityksen toimintamahdollisuuksista, kun tarkastelun kohteena on suuri ja laajasti integroitunut talouskokonaisuus.⁶ Tästä syystä tarkastelunäkökulmaa on laajennettu koskemaan niitä syitä ja seurauksia, joita toimialan markkinoihin ja toimijoihin direktiivillä on ollut. Edellisestä johtuen tarkasteltavaksi on otettava osa-alueita kilpailun taloustieteestä, eurooppaoikeuden sääntelymekanismeista ja kansallisesta lainsäädännöstä. Lisäksi, myös valtion liikkumavarasta laajemman kilpailuoikeudellisen sääntelyn osana esitetään ajatuksia. Asianosaisiin markkinoihin vaikuttava sääntelykehikko Suomessa mahdollistaa edellä mainitun liikkuma- ja harkintavaran pohdinnan.

1.1 Tutkimuskysymys ja rajaukset

Tutkielmassa pyritään löytämään niitä vaikutuksia, joita yrittäjäkuljettajien sisällyttämisestä työaikadirektiiviin Suomen maantiellä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinatilanteeseen. Pääasiallinen tutkimuskysymys on:

Miten maantieliikenteen työaikadirektiivi vaikuttaa Suomen maantiellä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinatilanteeseen?

Tutkimuskysymyksen asettelulla tutkittavan alueen ulkopuolelle rajataan siis muuten työaikadirektiiviin kuuluvat maanteillä tapahtuva henkilökuljetusliikenne (taksiliikenne ja linja-autoliikenne), jotta tutkimuksen kohde on tavaraliikenne⁷ maanteillä. Tutkimuskysymyksen kiinnostavuutta värittää Suomen kannalta se, että johtuen muun

⁵ Tala (2005), 47.

⁶ Tolonen (2007), 260, 263.

⁷ Tavaraliikenne voidaan jakaa edelleen kappaletavara-, massa- ja konttitavarakuljetuksiin. Massa- ja kappaletavaran ero on varsin harkinnanvarainen ja häilyä, sillä ne poikkeavat lähinnä yksikön koon, painon ja käsiteltävyyden suhteen; massatavaraa kuljetetaan suuria erinä ilman tavarankuljetuksen erillistä pakkaamista. Kts. kilpailuviraston päätös Dnro 272/61/98, 7.6.2000.

muassa Suomen maantieteellisistä ominaispiirteistä, kaupan, teollisuuden ja väestön sijoittautumisrakenteista maanteitse tapahtuva tavarankuljetus on noin 90 % kaikista maassamme kuljetetuista tavaratonneista⁸. Tämä seikka, yhdistettynä tiekuljetusalan pienyritysvaltaisuuteen, tekee teillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinoiden tutkimisesta kiehtovan kokonaisuuden. Tämä tarjoaa useita eri näkökulmia todellisuuden hahmottamiseksi tai kuvaamiseksi.

Tutkielman käsittelemä kysymys johdattaa tutkimuksen suuntaamista monelle eri tasolle. Samalla kun katse on tarkennettu kyseenomaista markkinaa koskettelevaan työaikadirektiiviin, on tehtävä huomioita ylikansallisen lainsäädännön suhteesta kansalliseen lainsäädäntöön. Erityinen mielenkiinto tutkielmassa kohdistetaan direktiivin perusteluissa mainittuun kilpailua tervehdyttävään vaikutukseen, jolloin tämän EU-tason sosiaalilainsäädäntöön kuuluvan direktiivin muut painopisteet ohitetaan vain pintapuolisesti tai niitä käsitellään silloin, kun ne ovat suoraan yhteydessä alan kilpailuun.

Tutkimuskysymykseen vastaamiseksi pyritään valottamaan myös direktiivin perusteluja, taustoja, sekä niitä vastakkaisia intressejä, joiden yhteensovittamiseksi direktiivin vaikutusalue on laajennettu koskemaan myös yrittäjä-kuljettajia. Kiehtovan tarkastelun alueen tutkielmassa muodostaa myös sen punnitseminen, miten kansallisella poliittisella päätöksenteolla voidaan mahdollisesti vaikuttaa yhden tietyllä markkinalla toimivan markkinatoimijoiden joukon ylikansallisella tasolla mahdollisesti huononnettuun asemaan. Toisin sanoen, tutkielmassa arvioidaan myös niitä jännitteitä, joita ylikansallisella EU-tason päätöksenteolla on kansallisen päätöksenteon kanssa. Maantieliikenteen työaikadirektiivi toimii työssä kuvauksena Suomea sitovan sosiaalilainsäädännön vuorovaikutuksesta kilpailuasetelmiin.

Aiheen rajauksen vuoksi tarkastelun arvoisia kysymyksiä ja teemoja on jouduttu jättämään sekä tutkimusekonomisista syistä että pro gradu – tutkielman laajuuteen ja tarkoitukseen liittyen tarkastelun ulkopuolelle. Myös tutkielman käsittelyssä ilmi tuleviakin lisäkysymyksiä voidaan tarkastella edellä mainituista syistä vain pintapuolisesti. Mahdollisia jatkotutkimusaiheita ja – kysymyksiä käsitellään viimeisen luvun yhteydessä,

⁸ Luukkonen ym. (2012), 54.

mutta viittauksia varsinaisen rajauksen ulkopuolelle johdattelevaan aineistoon tehdään myös aiheen käsittelyn yhteydessä.

1.2 Tutkimusmenetelmistä

Tämän tutkielman pääasiallinen tutkimusmenetelmä on pääasiallisesti empiirinen, sillä tutkimuksessa pyritään löytämään vastauksia niistä vaikutuksista, joita ylikansallisella sääntelyllä on sekä kansalliseen sääntelyyn että tiettyyn markkinaan. Empiria koostuu pääosin lainsäädännöstä, oikeuskäytännöstä sekä oikeus- että talousoppineiden kirjoittamasta materiaalista. Tutkimuksessa tarkastellaan sitä, mihin makrotaloudellisiin periaatteisiin direktiivi on sidottu ja mitä vaikutuksia tällä on mikrotaloudellisiin yksiköihin (sekä suuryrityksiin että pienyrityksiin) ja näiden välisiin suhteisiin. Huomioita tehdään myös Kansallisen lainsäätäjän roolista kansallisen liiketoimintaympäristön muodostajana tehdään myös huomioita.

Näkökulma ei ole puhtaasti oikeustaloustieteellinen, sillä pelkästään oikeustaloustieteellisten metodien käyttäminen tutkittavasta kysymyksestä ei olisi tuottanut kokonaisvaltaista kuvaa tutkittavasta ilmiöstä; Määtä mukaan oikeustaloustieteellisessä tarkastelussa sääntelyn tarkoituksenmukaisuutta tarkastellaan erilaisista tehokkuuden näkökulmista⁹. Toisaalta ei tutkielman tekijälläkään ole niitä hyvin yksityiskohtaisiin analyyseihin vaadittavia oikeustaloustieteellisiä tai taloustieteellisiä valmiuksia, joilla syvää, täsmällistä tietoa hyvin yksityiskohtaisesta ilmiöstä kuvattaisiin edellä mainittujen tieteenalojen työkalujen avulla. Näin ollen tutkimuksen otetta pyritään pitämään monipuolisena ja kokoavana; irrottautumalla tietoisesta tutkimusotteiden ja käsitteiden erottelusta pystytään löytämään vaihtoehtoinen skenaario ja paradigma esitetyn kokonaiskuvan hahmottamiseksi¹⁰. Tulevaisuus näyttää sen, onko todellisuuden yksi mahdollinen tulkintavaihtoehto sellainen kuin tässä tutkielmassa esitetään.

Osittain tarkastelunäkökulma avaa siis nähtäväksi maiseman kansallisen lainsäädännön muodostamasta liiketoimintaympäristön rakenteesta, johon oleellisesti on vaikuttanut sekä unionin alueen kansallisten markkina-alueiden rakenteet, ylikansallinen sääntelykehikko,

⁹ Määtä (2001) 101.

¹⁰ Pakkasvirta (2003).

että ylikansallisesti kilpaillut markkinat Euroopan unionissa. Luonteestaan johtuen direktiivit avaavat kansallisille lainlaatijoille mahdollisuuden käyttää mielikuvitustaan ja kansallisia lainsäädäntökeinoja kun direktiivin esittämään lopputulokseen pyritään. Jos unionin kilpailupolitiikan vaikutukset Suomen maantiellä tapahtuvan tavaraliikenteen markkinoilla voidaan tulkita niin dynaamisiksi ja vaikutuksiltaan mahdollisesti ei-toivotuksi, muun muassa mahdollistaen markkinavoiman suhteettoman suuren käytön tai avaten oven täysin lainsäädännön ulkopuolella tapahtuvalle kilpailulle, voidaan argumentoida kansallisen joustavuuden periaatteen puolesta¹¹.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus on jaettavissa teemoittain seuraaviin toisiinsa limittyvään osaan.

Ensimmäinen temaattinen osa käsittää luvut 2-3. Tämä teema käsittelee varsinaista direktiiviä, jonka mahdollisia vaikutuksia alan markkinoihin arvioidaan. Tässä luvussa tarkastellaan myös direktiivin perusteella säädettyä lakia. Laista käydään läpi oleellisia yksityiskohtia, joilla arvioidaan tutkittavaan ilmiöön olevan vaikutuksia. Osittain tämä ensimmäinen osa käsittelee EU-tasoisien sääntelyn prosesseja ja mekanismeja, sekä käy läpi myös tähän lakiin liittyvät kansallisia lainsäädäntöprosesseja.

Tutkimuksen toinen teema käsittää luvut 4-6. Tässä toisessa osassa arvioidaan kilpailuteoreettista taustaa ja avataan klassisen kilpailuteorian kautta näkymä yritysten voiton tavoitteluun, kustannuksiin ja hinnanmuodostukseen. Luvuissa tutkitaan toimialan kansallisten rakenteiden, ominaispiirteiden, ja liiketoimintaympäristön muutosten kautta markkinoilla vallitsevia trendejä. Tässä osassa valotetaan myös EU:n kilpailupolitiikasta käytävää keskustelua, käsitellään myös unionin kilpailu- ja talouspolitiikkaa koskevia suuntaviivoja siten, kuin se aiheen käsittelyn kannalta on oleellista. Tässä osassa astuvat esiin ne kansalliset toimenpiteet, joilla toimialan markkinoilla esiintyviä epäsuhtia pyritään lieventämään. Myös näiden toimien kilpailupoliittisia, mutta samalla kokonaistaloudellisia merkityksiä arvioidaan.

¹¹ Vrt. Määttä (2009), 142.

Tutkielman viimeisessä osassa (luku 8) vedetään tarkastelukehikko yhteen ja esitetään tutkielman tulokset. Luvussa tehdään päätelmiä tutkitusta aiheesta ja ehdotetaan jatkotutkimusaiheita.

Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/15/EY on sovellettu 23. maaliskuuta 2005 lukien. Direktiivillä pyritään varmistamaan maantieliikenteen liikkuvien työntekijöiden sosiaaliturvaa koskevat vähimmäisvaatimukset. Direktiivin keskeisiin tavoitteisiin kuuluu liikkuvien työntekijöiden suojelu liian pitkien työaikojen, riittämättömän levon tai hankalasti jaksotetun työn aiheuttamilta haittavaikutuksilta. Direktiivi 2002/15/EY on erityissäädös, joka täydentää sekä yleistä työaikadirektiiviä 2003/88/EY että asetusta 561/2006, jolla vahvistetaan kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat yhteiset säännöt.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettua asetusta 3820/85 ei ollut pantu täytäntöön riittävän yhdenmukaisesti, tai sen tulkinta, soveltaminen ja valvonta vaihtelivat suuresti valtioiden välillä. Kyseinen asetus mahdollisti väljästi kirjoitettujen sääntöjensä puolesta tulkintoja, joilla kuljettaja saatettiin tauot tietyllä tavalla rytmittämällä ajamaan ylipitkiä ajorupeamia¹². Toisaalta myös eri liikennemuotojen välisen kilpailun edellytyksiä pyrittiin yhdenmukaistamaan.

Direktiivin 2002/15/EY sovellusalaan kuuluivat aluksi jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa olevat henkilöt. Niin sanotut ”itsenäiset kuljettajat”¹³ jätettiin väliaikaisesti pois direktiivin soveltamisalasta, kuitenkin niin, että heihinkin direktiiviä tulisi soveltaa 23.3.2009 lukien¹⁴. Maantieliikenteen työaikadirektiivin soveltamisalaan kuuluvat kaikki tieliikenteen alalla työskentelevät liikkuvat työntekijät, myös itsenäisinä kuljettajina toimivat, jotka ovat ajo- ja lepoaika-asetuksen sekä kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen piirissä¹⁵. Direktiivi täydentää myös muita ajo- ja lepoaika-asetuksen säännöksiä¹⁶.

¹² (EY) N:o 561/2006, kohdat 3 ja 16.

¹³ Komissio käyttää ”itsenäisten kuljettajien” synonyymina ”itsenäisiä ammatinharjoittajia”. KOM(2007) 266 lopullinen, s. 3

¹⁴ 2002/15/EY, 2 artiklan 1 kohta.

¹⁵ European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR).

¹⁶ Muun muassa (ETY) N:o 3820/85(4) ja 93/104/EY, jota muutettiin direktiivillä 2000/34/EY.

Direktiivissä tarkoitetaan "itsenäisellä kuljettajalla" henkilöä, jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen maantieliikenteessä toisen lukuun yhteisön lainsäädännössä tarkoitetulla tavalla yhteisön luvan tai muun ammatillisen valtuutuksen turvin edellä mainittujen kuljetusten suorittamiseksi, joka voi työskennellä omaan laskuunsa ja joka ei ole sidottu työnantajaan työsopimuksella tai muulla hierarkkisella suhteella, jolla on vapaus järjestellä asiaan kuuluvaa toimintaansa, jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia saadusta liikevoitosta ja jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden itsenäisten kuljettajien kanssa yllä kauppasuhteita useisiin asiakkaisiin.¹⁷

Yrittäjäkuljettajiin sovelletaan maantieliikenteen työaikadirektiivin säännöksiä, jotka koskevat viikoittaista enimmäistyöaikaa, taukoja ja yötyötä. Ajoaikojen lisäksi yrittäjäkuljettajan tulee seurata kuljetussuoritteeseen liittyviin oheistöihin kuluva työaika. Sen sijaan hallinnollisiin töihin, kuten kirjanpitoon, laskutukseen tai kuljetusten suunnitteluun, kuluva aika ei kuulu direktiivissä säädellyn työajan piiriin. Direktiivin mukaan sekä viikoittaisesta että yötyötä koskevasta enimmäistyöajasta voidaan myöntää poikkeuksia objektiivisista tai teknisistä tai työn järjestelyyn liittyvistä syistä¹⁸.

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaika kirjataan ja kirjanpitoa säilytetään vähintään kahden vuoden ajan kyseessä olevan ajanjakson päättymisestä. Lisäksi jäsenvaltioiden on määriteltävä seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan, jos direktiivin nojalla annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan, ja varmistettava tarvittavin toimenpitein, että seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Suomessa hallitus antoi esityksensä¹⁹ laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta liikenteessä viivyteltyään direktiivin yrittäjiä koskevien osien implementoinnissa 11 vuoden ajan. Jo

¹⁷ 2002/15/EY, 3 artikla, e) kohta

¹⁸ 2002/15/EY 8. artikla 1. kohta; Suomessa työmarkkinajärjestöt ovat direktiivin mukaisesti sopineet poikkeuksista alan yleissitovissa työehtosopimuksissa, jolloin esimerkiksi yöaikaan tapahtuvat runkokuljetukset säilyvät mahdollisina. On kuitenkin sanottava, että poikkeamiseen oikeuttavat ”tekniset tai työn järjestelyyn liittyvät syyt” voivat kuitenkin olla varsin epämääräisesti määritelty käsite.

¹⁹ HE 179/2012

maantieliikenteen työaikadirektiivin valmisteluvaiheessa Suomi vastusti yrittäjäkuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalan piiriin. Heti direktiivin säätämisen jälkeen sekä Suomi että Espanja nostivat kanteen Euroopan parlamenttia ja neuvostoa vastaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa, mutta tuomioistuin hylkäsi kanteet. Komissio antoi Suomelle 28.10.2011 virallisen huomautuksen täytäntöönpanon laiminlyönnin johdosta. Suomi vastaanotti asiaa koskevan perustellun lausunnon 2.5.2012. Komissio kehotti Suomea toteuttamaan perustellussa lausunnossa tarkoitetut toimenpiteet kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta. Helmikuun 21. päivänä 2013 komissio ilmoitti nostavansa kanteen Suomea vastaan EU-tuomioistuimessa. Tämän jälkeen implementointi sai vauhtia ja direktiivin johdosta säädetty laki tuli voimaan huhtikuussa 2013²⁰.

2.1 Sovellusala käyty keskustelu

Sekä neuvosto että parlamentti pääsivät lopulta eri komiteamietintöjen ja sovittelumekanismien kautta kompromissiin direktiivin soveltamisalasta. Sovittelusopimuksen mukaan komission tuli esittää kaksi vuotta ennen säännösten itsenäisiin kuljettajiin soveltamista Euroopan parlamentille ja neuvostolle arviointinsa siitä, miten itsenäisten kuljettajien jättäminen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen sekä sosiaalisiin näkökohtiin²¹.

Komissio oli jo alkuperäisessä ehdotuksessaan maantieliikenteen työaikadirektiiviksi kannattanut itsenäisten kuljettajien (ammatinharjoittajien) sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan mahdollisen ristiriidan välttämiseksi ajo- ja lepoaika-asetuksen²² kanssa, jota tämä erityisdirektiivi täydentää. Komission huolenaiheena oli myös, että tieliikenteessä toimivien työntekijöiden asema muutettaisiin kilpailuedun saavuttamiseksi itsenäisiksi kuljettajiksi ("näennäisesti itsenäiset" ammatinharjoittajat).²³

²⁰ Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä 349/2013

²¹ KOM(2007) 266 lopullinen.

²² (ETY) N:o 3820/85

²³ KOM(1998) 662 lopullinen, s. 4.

Työntekijä on työsuhhteessa yritykseen, jolle hän töitä tekee palkkaa vastaan. Yritys on sopimussuhhteessa toiseen yritykseen, jolloin yritys myy jonkin palvelun toiselle yritykselle rahallista suoritusta vastaan. Työsuhhteessa työnantajan vastuulla on muiden lukuisten työsuhhteisiin vaikuttavien seikkojen lisäksi ennakonpidätyksen suorittaminen palkasta, eläkevakuutus- ja sairaskuutusmaksut. Suomessa työntekijälle maksettava palkka 2000 € tarkoittaa työnantajalle noin 2500 €:n menoerää²⁴. Teoriassa yritys voisi ostaa saman suorituksen siis toiselta yritykseltä huomattavasti edullisemmilla välittömillä kustannuksilla ja siirtää osan liiketoimintariskistä sopimuksella toiselle yritykselle. Työnantaja on vastuussa työntekijästään, mutta lähtökohtaisesti ei toisesta yrityksestä tai sen toiminnasta.

2.2 Itsenäiset kuljettajat ja liikenneturvallisuus

Tavaraliikenteen kuljettajien suorittamaan työhön kuuluu runsaasti fyysistä ja kuormittavaa työtä muun muassa tavaratilan lastauksen ja purkamisen muodossa. Myös runsaat työtunnit vaikuttavat vireystilaan sekä väsymykseen. Vaikka rattiin nukahtaminen tarkoittaa maalaisjärjenkin mukaan lähes varmaa onnettomuutta, unenpuutteen nähdään johtavan muun muassa huomiokyvyn alenemiseen, pitempiin reaktioaikoihin ja arviointikyvyn alenemiseen²⁵. Myös muisti- ja informaationkäsittelyongelmia ilmenee unenpuutteesta kärsivillä, aineenvaihdunta voi häiriintyä, ja tunne-elämä saattaa olla epätasapainossa²⁶.

Myös Euroopan komission konsulttiyritykseltä tilaamassa raporttimuotoisessa selvityksessä, jossa selvitettiin maantieliikenteessä työskentelevien työajan järjestämistä direktiivin 2002/15/EY mukaisesti sekä direktiivin soveltamisalan laajentamista myös itsenäisiin kuljettajiin, päädyttiin samankaltaisiin tuloksiin. Itsenäiset kuljettajat tekevät pitempiä työvuoroja ja altistuvat suurille fyysisille taakoille sekä raportoivat enemmän terveyteen liittyvistä ongelmista²⁷. Enemmän tehtyjä työtunteja työvuoron aikana toisaalta vaikuttaa

²⁴ Laskemiseen käytetty Yrittäjät.fi –palkkakustannuslaskuria, saatavilla: <http://www.yrittajat.fi/palkkalaskuri>. Huomiotta on jätetty muun muassa työterveydenhuollon järjestäminen, sairausajan palkka, koulutus ja työtapaturmakustannukset.

²⁵ Jackson ym. (2012)

²⁶ Perry ym. (2013)

²⁷ Goudswaard ym. (2006), 129.

tulotasoon nostavasti, mutta osaltaan lisää työn rasittavuutta ja väsymystä, muodostaen näin riskin sekä kuljettajan itsensä terveydelle että muulle liikenteelle.

2.3 Direktiivin työaikasäännökset ja yrittäjän ajo- ja lepoajan sääntely

Direktiivi on kohdannut merkittävää arvostelua siitä, että sekä yrittäjäkuljettajia että työntekijäkuljettajia koskevat samat ajo- ja lepoaika-säädökset. Komissio oli kuitenkin pannut merkille, että neuvoston asetus 3820/85 ei tuottanut haluttuja tuloksia, joten tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamiseksi annettiin asetus (EY) 561/2006, joka yhdenmukaisti ajo- ja lepoaikoja koskevaa sääntelyä, yksinkertaisti työaikaa koskevat säädökset ja tehosti niiden valvontaa maanteillä.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 6 artiklan mukaisesti vuorokautinen ajoaika saa olla pääsääntöisesti enintään yhdeksän tuntia. Vuorokautista ajoaikaa voidaan kuitenkin kahdesti viikossa pidentää kymmeneen tuntiin, mutta viikoittainen ajoaika ei saa ylittää 56 tuntia, eikä se saa johtaa myöskään viikoittaisen enimmäistyöajan ylittymiseen. Neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen on pidettävä vähintään 45 minuutin pituinen yhtäjaksoinen tauko, tai vaihtoehtoisesti 15 minuutin tauko, jota seuraa 30 minuutin tauko.

Kuljettajan työaika ei saa ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon kuuluu yöllä yhden ja aamuviiden välillä tehtyä yötyötä. Lain mukaan 24 tunnin laskeminen alkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 8. ja 9. artiklassa tai AETR-sopimuksen 8 tai 8 b –artiklassa tarkoitetun levon päättyessä²⁸. Työntekijällä ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia, mutta vuorokautista ajoaikaa voidaan kuitenkin enintään kahdesti pidentää enintään kymmeneen tuntiin.

Yrittäjäkuljettajan on pidettävä taukoja työnsä aikana. Jos yhtäjaksoinen työaika ylittää kuusi tuntia, on pidettävä vähintään 30 minuutin pituinen tauko. Työajan ylittäessä yhdeksän tuntia on tauon pituus oltava vähintään 45 minuuttia. Kuitenkin, yrittäjäkuljettaja voi jakaa tauon useaan, vähintään 15 minuutin pituiseen taukoon.²⁹

²⁸ Ajo- ja lepoaika-asetuksen artiklan 8 mukaan pitää jokaisen 24 tunnin jakson kuluessa edellisen lepoajan päättymisestä myös uusi vuorokautinen lepoaika olla pidetty

²⁹ 349/2013, 7 §.

Laissa säädetään mahdollisuudesta ylittää sekä viikoittainen 60 tunnin enimmäistyöaika että pidentää tasoittumisjaksoa kuuden kuukauden mittaiseksi teknisistä tai työn järjestelyyn liittyvistä syistä.

1. kesäkuuta 2013 voimaan tullut laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013) saattoi Suomessa voimaan viimeiset EU:n maantieliikenteen työaikadirektiivin vaatimukset. Uusi laki määrittelee muun muassa yrittäjäkuljettajan viikoittaisen enimmäistyöajan, pidettävät tauot, sekä tehtävän yötyön määrän; työtekijöiden osalta direktiivi laitettiin voimaan jo työaikalaille sekä alan työehtosopimuksilla. Seuraavassa direktiivin seurauksena säädetyn lain yksityiskohtia avataan. Laki viittaa suoraan eurooppaoikeudellisiin asetuksiin, joten kansallista tulkintavaraa ei lain sisällössä tai soveltamisessa ole.

Lain mukaan yrittäjäkuljettajan työaika saa olla keskimäärin 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden tasoittumisjakson aikana. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saa ylittää viikon aikana 60 tuntia.³⁰ Työajalla laissa tarkoitetaan ” työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään³¹”.

Työaikaan luettavia tehtäviä maantieliikenteessä ovat esimerkiksi lastin purku tai lastaus, työhön liittyvien dokumenttien käsittely, auton huoltaminen, lastin sitominen, tavaratilan sinetöinti, sekä odotusajat kuljetusketjun eri pisteissä. Olennaista on huomata ero työajan ja ajoajan välillä. Kuljetusyrittäjät ovat olleet tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevan sosiaalilainsäädännön piirissä Euroopassa jo ennen omaa työaikalakiaan³².

2.4 Elinkeinovapauden rajoittaminen

³⁰ 349/2013, 3 §.

³¹ 349/2013, 2 § 4. kohta

³² Edellä mainittuihin ajo- ja lepoaikoja koskeviin säädöksiin viitataan tieliikennelain 6 aluvussa, nimellisesti ajo- ja lepoaika-asetukseen, ajopiirturiasetukseen, sekä AETR-sopimukseen. Työaikalakia koskevat määräykset eivät kuljettajayrittäjiä koske, sillä niitä sovelletaan vain työ- tai virkasuhteessa tehtävään työhön.

Ehdotuksessaan eduskunnalle laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä lain tavoitteena nähdään direktiivin mukaiset ”tieliikenteessä toimivien yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen, tieliikenteen turvallisuuden parantaminen sekä kuljetustoiminnan kilpailutilanteen vääristymisen estäminen.”³³ Suomen valtiosäännön lainsäätämisyjärjestyksen mukaisesti lakiehdotus on käynyt laajan lausunto- ja mietintökierroksen eri valiokunnissa, joiden lausunnoista myös direktiivin vastustukseen käytetyt argumentit ovat johdettavissa.

Perustuslakivaliokunnan kannan mukaan lakiesitys saattaa olla ristiriidassa perustuslaissa säädetyn elinkeinovapauden kanssa³⁴. Elinkeinon vapaudella tarkoitetaan eri asioita riippuen näkökulmasta. Perustuslakiin kirjattu elinkeinovapaus tarkoittaa sananmukaisesti sitä, että ”jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.”³⁵ Vaikuttaa olevan kuitenkin niin, että jokaisen täydellinen elinkeinovapaus rajoittuu ainoastaan oikeuteen valita elinkeino: esimerkiksi tällaisesta käy tavaraliikennettä ammattimaisesti harjoittava henkilö, joka tarvitsee lisäksi valitsemallaan elinkeinolla toimeentulonsa hankkimiseksi elinkeinoharjoittamistaan mahdollisesti rajoittavia viranomaislupia (ajokortti, liikennelupa, kuljetusvälineen rekisteröintilupa, lupa toimia tietyllä toimialalla ym.), tai voi omalla toiminnallaan rajoittaa elinkeinovapauttaan (vaikkapa menettämällä ajolupansa tai liikennelupansa, joutumalla liiketoimintakieltoon jne.).

Elinkeinovapaus ei ole rajoittamaton oikeus, johon ei voisi kohdistua muitakin oikeuksia tai velvoitteita, kuten esimerkiksi valtiovallan oikeus rajoittaa tiettyjen elinkeinojen harjoittamista (tällaisista luvanvaraisista elinkeinoista mainittakoon esimerkeiksi alkoholivalmistus sekä pankki- ja vakuutustoiminta). Samanlaisiin lopputulemiin on päätynyt myös perustuslakivaliokunta, jonka mukaan elinkeinovapaus on perustuslaista johdettava pääsääntö, mutta elinkeinotoimintaa voidaan rajoittaa mm. lailla, joka täyttää lailta vaadittavat yleiset edellytykset³⁶. Sääntelyn tulee olla täsmällistä, tarkkarajaista,

³³ HE 179/2012, johdanto.

³⁴ PeVL8/2013

³⁵ Perustuslaki 18 §

³⁶ PeVM 25/1994 vp.

harkittua ja tarkoituksenmukaista.³⁷ Toisaalta elinkeinon harjoittamista voivat rajoittaa myös erilaiset omaisuuden käyttöoikeudetkin, kuten omistajan käyttöoikeuden rajaaminen.³⁸ Vaikka omaisuudensuoja on sinällään loukkaamaton³⁹, voidaan elinkeinon rajoituksen voidaan kuitenkin katsoa olevan työaikadirektiivin tarkoitus ja perustelut silmällä pitäen perusteltua.

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan mielestä direktiivin johdosta ehdotettu laki asettaa kuljetusyrittäjät epätasa-arvoiseen ja huonompaan asemaan muiden yrittäjien kanssa, joiden työaikaa ei säädelä. Tällaisia yrittäjiä ovat muun muassa taksiyrittäjät, maansiirtoyrittäjät ja työaikadirektiivin ulkopuoliset yrittäjät.⁴⁰

³⁷ Kts. esim. PeVL 24/2000 vp; PeVL 13/2014 vp; PeVL 32/2010 vp; PeVL 31/2006 vp; PeVL 8/1996 vp

³⁸ PeVL 8/1996 vp

³⁹ Perustuslaki 15 § 1 mom.

⁴⁰ TyVL 3/2013

Ammattimaisesti suoritettava tavarankuljetus liikenteessä on pääsääntöisesti luvanvarainen toimiala⁴¹. Luvanvaraisuudesta säädetään suoraan velvoittavalla asetuksella.⁴²

Eurooppalaisilla tavarankuljetusmarkkinoilla on kaksi megatrendiä liittyen sekä markkinarakenteeseen että kasvuun: useimmissa vanhoissa EU-maissa pienet kuljetusyritykset, usein perheyrietykset, yhdistyvät isompien yritysten kanssa yrityskaupan tai muun sulautumisen kautta, mutta toisaalta useissa uudemmissa EU-maissa trendi on päinvastainen, jolloin isot yritykset jakautuvat yhä pienempiin yrityksiin⁴³. Toisaalta uusien maiden pienyritysten kilpailulliset edut ovat voineet vanhempien maiden lisääntyneiden kustannusten ja työajan lyhenemisen vuoksi. Huomattavaa sinänsä, myös mahdollinen toimialalta tai markkinalta poistuminen saattaisi johtaa rakenteen tiivistymiseen entisestään.

44

Yhdistymiskehitystä on tukenut kokonaisvaltaisten ja yhdentyvien kuljetuspalveluiden tarpeeseen vastaaminen, jolloin palvelukonseptiin on kuulunut mukaan varastointia, huolintaa ja jopa muiden kuljetusmuotojen käyttöä. Usein tiellä tapahtuva kuljetus onkin ulkoistettu alihankkijoille. Ulkoistaminen on saattanut tarkoittaa myös muiden palvelujen kuten varastoinnin ja rahtisuunnittelun ulkoistamista ja lisääntyntä ammattimaistumista. Toisaalta toimitusketjujen läpinäkyvyysvaatimukset sekä odotukset ICT-teknologiaan sijoittamisesta ovat kasvaneet, ja isommat yritykset ovat pystyneet vastaamaan näihin pieniä paremmin. Myös lähettäjien operaatioiden laajeneminen koko yhtenäiselle markkina-alueelle on asettanut kuljetusyrityksille vaatimuksia kuljetus-infrastruktuurin rakentamisesta

⁴¹ ”Tavaran kuljettaminen ajoneuvolla tiellä korvausta vastaan edellyttää lupaa.” 2006/693, 3. luku 5 §.

⁴² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*; Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*.

⁴³ Goudswaard ym. (2006), 19.

⁴⁴ Tähän puoleen raportti ei ota juuri kantaa, nimittäin kookkaiden monikansallisten yritysten sijoittautumisesta uusiin jäsenvaltioiden kilpailuetujen saavuttamiseksi. Vrt. Goudswaard ym. (2006), 20-21.

uusille alueille. Toisaalta uusien EU-maiden alhaisemmat kustannukset ovat houkutelleet yrityksiä, jotka ovat uusille markkinoille voineet pyrkiä. Kansainvälisten kuljetusmarkkinoiden runsaan kilpailun vuoksi toimintojen tehokkuutta on pitänyt lisätä koko ajan; pienyrityksille tehokkuuden lisääntymisen rajat tulevat kilpailijoiden mittakaavaetujen, käytettävien resurssien ja investointikyvyn vuoksi nopeammin vastaan.⁴⁵

Tiellä tapahtuvan tavarankuljetuksen kansallisessa liiketoimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia Suomen liittyttyä Euroopan unioniin. Vuodesta 1995 lähtien ovat sekä kuljetussuoritemäärät ja kuljetettu tavarin määrä lisääntyneet merkittävästi. Toimialalle on lisäksi tullut merkittävästi uutta kilpailua unionin laajentumisen myötä, jolloin markkinoille on tullut ulkomaisia kuljetusyrityksiä toimintaympäristön laajenemisen, kansainvälistymisen sekä markkinoiden avautumisen myötä. Vuoden 2004 jälkeen kuljetusalan kilpailu on kiristynyt merkittävästi Suomen lähialueille tapahtuneen laajentumisen myötä, kun Virosta, Latviasta ja Liettuasta tuli unionin jäseniä⁴⁶.

Suomessa toimii paljon muihin EU-maihin ja myös unionin ulkopuolelle rekisteröityjä kuljetusyrityksiä, jotka pystyvät tarjoamaan maan sisäisessä liikenteessä kuljetuspalveluja alemmilla hinnoilla kuin millä suomalaiset yritykset voisivat kuljetukset suorittaa⁴⁷. Tällaisia kilpailu- ja kustannusedun lähteitä saattavat olla muun muassa kuljetusyritysten alemmat palkkakustannukset, pienemmät sosiaaliturvamaksut ja maiden välinen verokilpailu.

Kansallisuudesta tai sijoittumisvaltiosta riippumatta, kuljetusten harjoittajien on havaittu laiminlyövä tieliikenteen turvallisuuteen ja kilpailuvääristymien ehkäisyyn liittyvää sääntelyä. Esimerkiksi vuonna 2012 tulli tarkasti yli 40 000 ulkomaan liikenteessä olevaa sekä koti- että ulkomaista rekkaa. Joka kymmenennessä (noin 400 kpl) löytyi vakavia, liikenneturvallisuutta vaarantavia puutteita. Pääasiassa ongelmat liittyivät kaluston kuntoon (jarrut, alusta, perävaunun kytkentä, valot). Lisäksi, lastien sitominen oli laiminlyöty, eikä

⁴⁵ Goudswaard ym. (2006), 93; Luukkonen ym. (2012), 56.

⁴⁶ Kilpailu on lisääntynyt luonnollisesti myös Keski-Euroopassa samaan aikaan Puolan, Unkarin, Slovenian, Tšekin ja Slovakian liittymisen myötä. Vuonna 2007 myös Romania ja Bulgaria liittyivät Unioniin.

⁴⁷ Maan sisäisistä kuljetuksista ulkomaisen tavarankuljettajan toimesta käytetään tieliikenteessä termiä *kabotaasi*.

ajo- ja lepoaikasäännöksiä noudatettu; usean kuljettajan havaittiin väärentävän ajopiirturin kiekkoja tai edellisiä piirturinkiekkoja ei ole lakisääteistä määrää mukana. Veropetoksia tehtiin laitonta polttoainetta käyttämällä ja muuta laitonta kilpailuetua saatiin laitonta kabotaasikuljetusta käyttämällä.⁴⁸

Integroitujen logistiikkapalvelujen tarve on ohjannut tieliikenteen markkinoita keskittymään kansainvälisten eurooppalaisten kuljetusliikkeiden ympärille; yritykset, joilla on kansainväliseen tavarankuljetukseen vaadittava palvelurakenne, -kyky sekä resurssit käytössään ovat mittakaavaetujensa vuoksi tulleet dominoimaan markkinoita myös Suomessa. Suomen maanteilla tapahtuvan tavarankuljetusten markkinoita samalla termillä, jota käytetään Suomen logistiikkapalveluista yleensä – kyseessä on varsin suurelta osin ”tytäryhtiötalous”. Tämän kehityksen uskotaan kasvavan kaikilla logistiikkamarkkinoilla Suomessa.⁴⁹

Markkinoiden avautumisen myötä ja toisaalta myös ”laittoman kilpailun” (jolla tarkoitetaan tässä epärehellisen kilpailuedun hakemista) lisääntymisen vuoksi markkinoille on päässyt merkittävästi ylikapasiteettia, joka kustannuspaineita luo yrityksille. Koska voimakkaasti sekä reilusti että epäreilusti kilpaillun toimialan kohonneita kustannuksia ei voida siirtää rahtihintoihin, kohtaavat myös Suomeen rekisteröidyt pienyritykset voimakasta painetta markkinoiden taholta leikata kustannuksiaan veronkierrolla ja lakisääteisten maksujen laiminlyönnillä, pimeän työvoiman käytöllä sekä muiden lakisääteisten velvoitteidensa laiminlyönnillä. Ajo- ja lepoajat kuuluvat olennaisena osana näihin velvoitteisiin. Alihankintasuhteissa tämä tarkoittaa, että yritys, jolta jokin suorite tai palvelu ostetaan, joutuu itse ratkaisemaan tavan, jolla omat kustannusrakenteensa voi pitää kurissa ja toiminnan kannattavana. Yritysten käyttökate on alentunut vuoden 2000 14,2 %:sta vuoden 2010 8,2 %:in. Liiketoiminnan kannattavuuskehitys on ollut heikkoa koko 2000-luvun, huolimatta vuoden 2008 volyymien toipumisesta.⁵⁰ Paine leikata kustannuksia on saattanut työntää osan yrityksiä laillisen liiketoiminnan ulkopuolelle, harmaan talouden toimijaksi.

⁴⁸ Tulli (2013).

⁴⁹ Liikenne- ja viestintäministeriö (2012), 26.

⁵⁰ Liikenne- ja viestintäministeriö (2012), 29.

3.1 Suomen geografiset ominaispiirteet

Vuoden 2014 alussa Suomen väestötiheys oli 17,94 asukasta neliökilometrille, joten Suomi on erittäin harvaan asuttu maa⁵¹. Vuoden 2012 Eurostat -tilastojen mukaan Suomi oli EU-maista väestötiheydeltään harvimminkin asuttu 17,8 asukkaalla neliökilometrille, kun taas tiheimmin asutulla Maltalla suhdeluku oli 1327,4 neliökilometrille⁵².

Harvan asutuksemme lisäksi Suomen teollisuus on sijoittunut lähelle käytettäviä tuotannontekijöitä mutta varsin hajanaisesti eri puolille Suomea. Ulkomaankauppaan vaadittava infrastruktuuri on luonnollisesti kehittynyt rannikkojen satamakaupunkeihin, sillä Suomen ulkomaankaupassa merikuljetusten merkitys on suurin, mutta sekä maantiekuljetukset että rautatiekuljetukset muodostavat yhdessä merikuljetusten kanssa sekä tuonnin että viennin kuljetusverkoston, kulkeehan tiekuljetuksina noin 90 % kuljetetuista tonneista sekä noin 70 % kuljetussuoritteesta kotimaan tavaraliikenteessä⁵³. Voidaan varmasti sanoa maantiekuljetusten toimivuuden takaavan suomalaisten tavaroiden vientiteollisuuden logistiset perusrakenteet. Toisaalta maanteitse myös tuontituotteet ja – raaka-aineet kuljetetaan edelleen sekä kuluttajille että tuotantolaitoksille.

3.2 Suomen tavaratieliikenteen markkinarakenne

Suomen teillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinat ovat keskittyneet voimakkaasti Suomen integroiduttua Euroopan yhteisöön yhä tiiviimmin. Tässä pro gradu – tutkielmassa käsiteltävät teillä tapahtuvat tavarankuljetusten markkinat voidaan jakaa useampiin osamarkkinoihin, mukaan lukien kappale-, massa-, ja konttitavarankuljetukset, pakettikuljetukset, sekä varastointi- ja terminaalipalvelut⁵⁴. Hyvät mahdollisuudet markkinarakenteen määrittelyyn antavat kilpailuviraston ratkaisusuositukset liittyen yrityskauppavalvontaan, joka auttaa arvioimaan relevanttien markkinoiden rakennetta ja

⁵¹ Tilastokeskus. Väestötiheys alueittain 1.1.2014.

⁵² Eurostat. Population density 2012.

⁵³ Luukkonen ym. (2012), 51-52.

⁵⁴ Tavarankuljetusten relevanttien markkinoiden määrittelystä lisäksi kilpailuviraston päätökset Dnro 272/61/98, 7.6.2000; Dno 317/68/96, 18.6.1998.

keskittymistä kilpailuviraston tutkimusten perusteella⁵⁵. Lähtökohtaisesti tavarakuljetusmarkkinat ovat kansallisia⁵⁶, mutta rajat ylittävän tavaraliikenteen runsaan lisääntymisen markkinoiden yhdentymisen myötä voidaan esittää myös markkinoiden oleellista laajentumista koskeva argumentti, joka vaikuttaa ainakin liiketoimintaprosesseihin, mahdolliseen sopimussuhteiden sääntelyyn ja kuljetusrakenteiden ”alihankkijaistumiseen”.⁵⁷

Kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo yrityskauppoja, jotka ylittävät tietyt liikevaihtorajat. Tarkoituksena on estää kielteisten kilpailuvaikutusten estäminen joko kieltämällä yrityskauppa kokonaan tai asettamalla sille ehtoja. Yrityskauppavalvonta on täten markkinoiden rakenteeseen liittyvää ennaltaehkäisevää valvontaa, jolla pyritään tehokkaan kilpailun edistämiseen ja säilyttämiseen. Yrityskauppojen ilmoitusvelvollisuus koskee kilpailulain 21 §: ssä määriteltyjä yrityskauppoja, jotka ylittävät kilpailulain 22 §:n liikevaihtorajat. Liikevaihtorajojen mukaan osapuolten yhteenlaskettu liikevaihto tulee ylittää 350 miljoonaa euroa ja jossa vähintään kahden yrityskaupan osapuolen Suomesta kertynyt liikevaihto ylittää kummankin osalta 20 miljoonaa euroa. Liikevaihtorajat ratkaisevat myös toimivallan siirtymisen kansallisen toimivaltaisen viranomaisen tai Euroopan komission välillä⁵⁸.

Kilpailuviraston päätöksistä vuosina 2012-2015 voidaan todeta, että Suomen teillä tapahtuvan tavaraliikenteen markkinat ovat rakenteeltaan keskittyneet. Markkinoilla toimii isoja, kansainvälisiä kuljetusyrityksiä sekä pienempiä, usein paikallisia toimijoita. Yritysten palvelutarjoomassa on monenlaisia tuotteita, joten relevanttien markkinoiden tai kilpailijoiden analysointi ei ole aivan yksinkertaista⁵⁹; myös teillä kulkee paketteja (pienehköjä lähetyksiä, usein lähijakelussa), ja pakettisegmentitkin voidaan jakaa useisiin erillissegmentteihin (kuten pikapaketteihin ja kuriiripalveluihin), joilla jakelupalvelut voivat kohdata merkittävää kilpailua muun muassa ulkomaisilta kuriiriyrityksiltä, kuten UPS, TNT

⁵⁵ Kilpailuvirasto tutkii tapaukset EU-säännösten kanssa harmonisoidun kilpailulain puitteissa ja on myös toimivaltainen päätöksentekijä asiassa.

⁵⁶ Nk. kapeimmat mahdolliset maantieteelliset markkinat

⁵⁷ Kts. myös Komission päätös 23.2.1999 IV/M.1347 Deutsche Post / Securicor ja 15.2.1999 IV/M.1405 TNT Post Group / Jet Services.

⁵⁸ Neuvoston asetus (EY) 139/2004, 1 artikla

⁵⁹ Tuotevalikoimien merkityksestä markkinavoiman määrittelyssä, kts. HE 243/1997, s. 24.

ja DHL⁶⁰. Yritysten markkinaosuuksiksi on arvioitu seuraavanlaisia lukuja, sillä tarkemmat tiedot on poistettu liikesalaisuutena:

Itella/Transpoint: 15-40 %⁶¹

Suomen Kaukokiito Oy: 5-20 %⁶²

Oy Matkahuolto Ab : 5-20 %⁶³

DB Schenker: alle 20 %⁶⁴

DHL Freight Oy: 5-20 %

DSV/DFDS: 5-10%

Postnord Oy: 5-10 %⁶⁵

UPS: 0-5%⁶⁶

Voimakkaasti kansainväliseen kuljetukseen suuntautuneesta oligopolisoitumisesta huolimatta markkinoilla on voimakasta pienyrityksistä aiheutuvaa kilpailua. Vuonna 2003 Suomen maantiellä tavaraa kuljettavista yrityksistä 88 % oli yrityksiä, jotka työllistivät 1-5 henkilöä. Nämä 1-5 hengen yritykset työllistivät kokonaisuudessaan 40,9 % maanteillä tapahtuvan rahtiliikenteen yrityksissä työskentelevistä henkilöistä.⁶⁷ Vuosina 1995–2003 keskimääräinen vuotuinen kasvu Suomessa toimivien yritysten määrässä oli 0,1 %. Samaan aikaan alan yritysten työllistämien henkilöiden määrä kasvoi 6,8 %. Suomessa on näiden

⁶⁰ DHL on mielenkiintoinen monella rahti- ja logistiikkapalvelun toimialalla toimiva globaali yritys, joka kuuluu Deutsche Post –posti- ja logistiikkakonserniin, toimien 220 maassa; Toinen saksalainen logistiikan moniosaaaja on Deutsche Bahn –konserniin kuuluva DB Schenker, tarjoten logistiikkapalvelujaan ilmassa, merellä, maassa ja raiteilla ympäri maailman.

⁶¹ Itella osti kotimaan kappalestavarakuljetuksen VR Transpoint –liikemerkin VR-Yhtymältä 2012. VR:lle jäänyt Transpoint International on pyrkinyt voimakkaasti Baltian maihin ja Venäjälle, mutta on kuitannut sieltä kuitenkin jättitappioita. Dnro 549/14.00.10/2012, 23.8.2012; Salovaara (2013).

⁶² Liikennöitsijöiden omistama, kotimaan rahtiliikenteeseen keskittynyt logistiikkapalveluyritys.

⁶³ Bussireittiliikenteellä tehtävä maanlaajuinen pakettijakelu, strateginen yhteistyö DHL Expressin kanssa.

⁶⁴ Kilpailu- ja kuluttajaviraston päätös 23.1.2012. Dnro 34/14.00.10/2012

⁶⁵ Kilpailu- ja kuluttajaviraston päätös 21.7.2015. Dnro 901/14.00.10/2015

⁶⁶ UPS on kansainvälinen pikakuljetus-, erikoiskuljetus-, ja logistiikkapalveluja tarjoava yritys, jonka osuus kansainvälisten pikakuljetusten markkinoista oli 20-30% vuonna 2001. Dnro 338/81/2001, 23.4.2001.

⁶⁷ Goudswaard ym. (2006), 88.

tietojen valossa havaittavissa yritysten yhdistyminen yhä suuremman kokoluokan yrityksiksi, sillä vaikka alalla työskentelevien henkilöiden määrä on kasvanut runsaasti, he työskentelevät huomattavasti hitaammin kasvaneessa määrässä yrityksiä.⁶⁸

Lisäksi on hyvä huomata, että yrityskauppasääntelyn liikevaihtorajat eivät koske pieniä tai keskisuuria yrityksiä, joiden liikevaihto jää 20 miljoonan raja-arvon. Tällaisten yrityskauppojen arviointiin tulisi käyttää laajaa kyselytutkimusta tarvittavan aineiston saamiseksi markkinarakenteen muutosten arvioimiseksi, jos tällaiset yritykset ovat sulautuneet osaksi isoa markkinatoimijaa.

⁶⁸ Goudswaard ym. (2006), 91-92.

Maailmassa käytössä olevista talousjärjestelmistä markkinataloutta pidetään tehokkaimpana tapana järjestää talouden toiminta. Markkinataloudessa investointipäätöksiä ja tuotantoa markkinoilla operoivat kysynnän ja tarjonnan lait, markkinoiden näkymätön käsi, joissa hintamekanismi on tärkeässä asemassa. Markkinatalouden vastakohta on suunnitelmatalous, jossa tuotanto- ja investointipäätökset suunnitellaan keskusjohtoisesti markkinoiden sijasta. Useimmat tänä päivänä olemassa olevat taloudet ovat sekatalouksia, jossa on piirteitä molemmista talousjärjestelmistä.

Markkinatalousteorian sisältä löytyy useita koulukuntia, joiden suhtautuminen markkinoihin on erilaista, tai niiden ehdottamat toimenpiteet kohdistuvat eri osiin markkinoita. Markkinoiden on esitetty olevan demokraattinen järjestelmä, sillä markkinoilla voidaan käyttää mm. sopimuksenvapautta, tehdä itseä koskevia päätöksiä, harjoittaa yksilön perusoikeuksia kuten elinkeinovapautta, omistaa jotakin ja halutessaan hankkia jotakin lisää tai olla hankkimatta, toisin sanoen ”äänestää lompakollaan”. Niin kutsutussa puhtaassa markkinataloudessa myyjät, ostajat ja tuotannontekijät liikkuvat vapaasti kenenkään tai minkään estämättä ja kilpailu on vapaata.

4.1 Täydellisen kilpailun malli

Sekä ylikansallisten että kansallisten talouksien nähdään nykyaikana lähes poikkeuksetta toimivan tehokkaimmin ilman lainsäätäjien tai viranomaisten puolelta tulevaa tarpeetonta sääntelyä. Tällaiset talouskokonaisuudet ovat teoreetikoiden mukaan mahdollisia, kun liiketoimintaympäristö muistuttaa mahdollisimman paljon täydellisen kilpailun markkinajärjestelmää, jossa hinta- ja voittosignaalit tuottavat tehokkaimman lopputuloksen, taaten tuotantovälineiden mahdollisimman tehokkaan käytön ja resurssien ohjaamisen sinne, missä niitä tehokkaimmin voidaan käyttää. Tässä ”markkinatasapainossa” vallitsee myös suurin mahdollinen työllisyys ja täydellinen kysynnän ja tarjonnan tasapaino.

Markkinasääntelyn ainoaksi makrotaloudelliseksi ohjenuoraksi tulee näin ollen inflaatiokontrolli⁶⁹.

Kilpailun markkinoilla ajatellaan useimmiten olevan myyjien välistä kilpailua ostajista. Yksinkertaistettuna markkinatoimijoiksi voidaan laskea sekä myyjät että ostajat. Tämä mahdollistaa markkinoiden ajattelemisen kolmen toisiinsa vaikuttavan kilpailusuhteen kautta: myyjät luonnollisesti kilpailevat keskenään ostajista, mutta myös myyjät voivat kilpailla ostajien kanssa. Kolmas kilpailun muoto markkinoilla on asiakkaiden kilpailu keskenään.

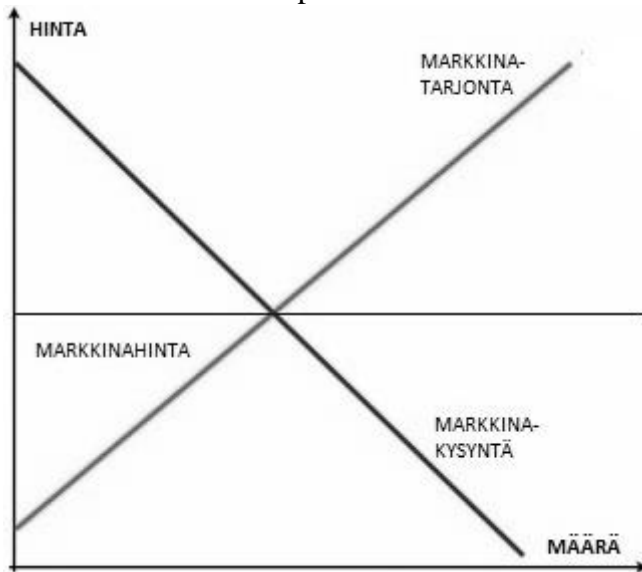
Täydellisen kilpailun tilanteessa yritysten tuottamat tuotteet ovat ominaisuuksiltaan geneerisiä, toisiinsa suoraan verrattavia. Ostajia on paljon markkinoilla. Ostaja muodostaa ostopäätöksensä vain hinnan perusteella, sillä ne ovat muilta ominaisuuksiltaan toisiaan vastaavia. Täydellisen kilpailun tilanteessa tuottajia on lisäksi lukematon määrä, eivätkä ne voi näin ollen vaikuttaa myytävän tuotteen markkinahintaan; nostaessaan oman myytävän tuotteen hintaa, ostajat kääntyvät toisten suoraan vastaavaa tuotetta myyvien puoleen. Markkinoille pitää myös olla helppo päästä, niin ostajien kuin myyjienkin. Samoin tulee olla markkinoilta poistumisen mahdollisuuksien kohdalla. Yksittäisten myyjien tai ostajien kysynnällä tai tarjonnalla ei ole merkittävää vaikutusta markkinakysyntään tai -tarjontaan. Molemmat markkinaosapuolet joutuvat hyväksymään markkinoiden asettaman hinnan. Markkinoilla pitää tällöin myös vallita täydellinen informaatio kaikkien toimijoiden kesken.

4.2 Yritykset, kustannukset ja hinta

Markkinoilla toimivat myyjät joutuvat tarkkailemaan kustannusrakennettaan sekä kustannusten määrää suhteessa hintaan pyrkiäkseen varmistamaan maksimivoiton. Tietyissä markkinatilanteissa myyjän saama hinta voi olla yhtä kuin myyjän kustannukset, jolloin myyjän saama voitto on 0. Otollisessa markkinatilanteessa voidaan löytää myyjälle vaihtoehto, jossa voitot on maksimoitu. Oheinen kuvio 1. kuvaa tilannetta, jossa niin kustannukset kuin hinta on hyväksyttävä annettuna. Tätä kutsutaan markkinatasapainoksi.

⁶⁹ Uusliberalistisen markkinakäsityksen mukaan tämä ainoa legitiimi rahapolitiikan tavoite saavutetaan poliittisella riippumattomuudella; esimerkiksi edellä mainitusta voidaan tulkita mm. Euroopan keskuspankin eriyttäminen poliittisesta päätöksenteosta.

Kuvio 1. Markkinatasapaino



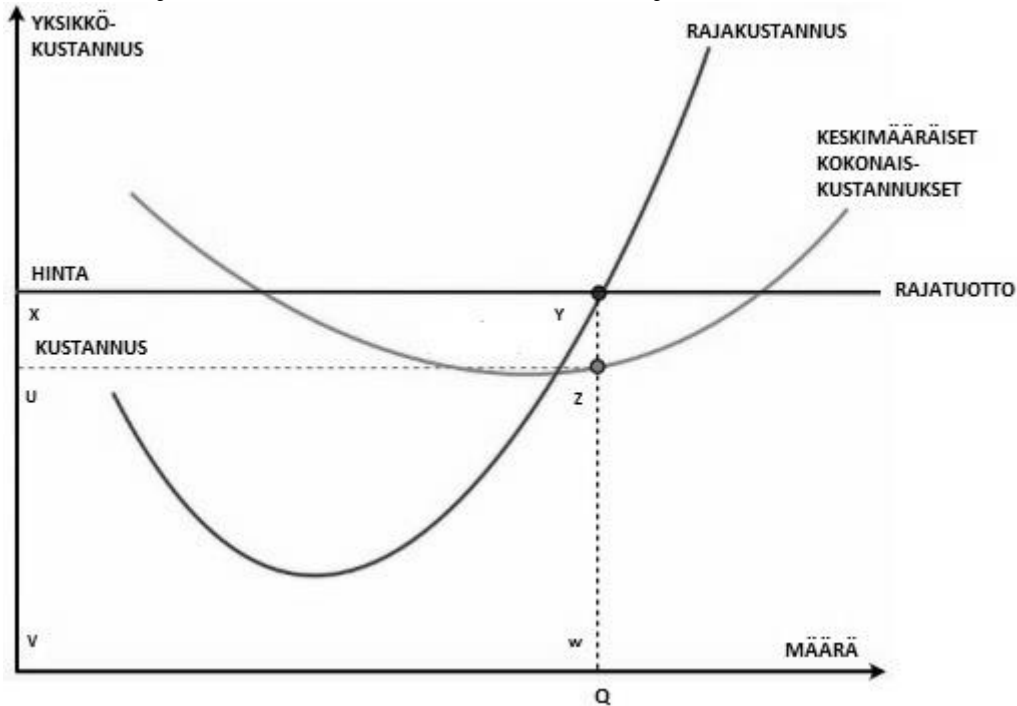
Myytävän tuotteen tai palvelun hintaan vaikuttavat kysynnän ja tarjonnan lain lisäksi myös yritysten kustannusrakenteet, jolla niiden kannattaa markkinoille tulle tai joilla ne vaihtoehtoisesti joutuvat sieltä poistumaan. Tehokkuuden arvioinnissa taloustieteessä jaetaan kustannukset usein pääasiassa kiinteisiin ja muuttuviin kustannuksiin. Kiinteät kustannukset ovat sellaisia, jotka eivät muutu lyhyellä tarkasteluvälillä tuotannon määrän muuttuessa. Kiinteitä kustannuksia ovat tyypillisesti muun muassa koneet, tuotantolaitokset ja rakennukset. Muuttuvat kustannukset pitävät sisällään esimerkiksi raaka-aineiden hankintakustannukset sekä tuotannon työvoimapanokset⁷⁰.

Alla olevassa kuviossa 2. on esitetty voittoa maksimoivan yrityksen tuotantomäärä silloin kun hinta on otettava annettuna. Rajakustannuskäyrällä kuvataan sitä kokonaiskustannusten muutoksen määrää, joka yhden lisäyksikön tuottamisesta aiheutuu. Pisteessä Y, jossa yrityksen rajakustannukset kohtaavat tuotteen hinnan, yritys on optimaalisessa tuotantomäärässä Q. Tuolloin yritys tuottaa voittoa alan XYUZ. Kun edellä mainitun rajakustannusperiaatteen mukaisesti tuotanto myydään sen kustannusten hinnalla, on resurssiallokaatio tehokasta. Näin ollen hinta on yhtä kuin rajatuotto. Samaan tapaan yritys, joka pystyy alentamaan rajakustannuksiaan tai laskemaan kiinteiden kustannusten osuutta

⁷⁰ Tuotannon työvoimapanokset saattavat kuitenkin esimerkiksi työsopimusehdoista johtuen olla luonteeltaan ”puolikiinteitä”, asettuen näin kiinteiden ja muuttuvien kustannusten välimaastoon; niiden sopeuttaminen voi olla lyhyellä aikavälillä haasteellista.

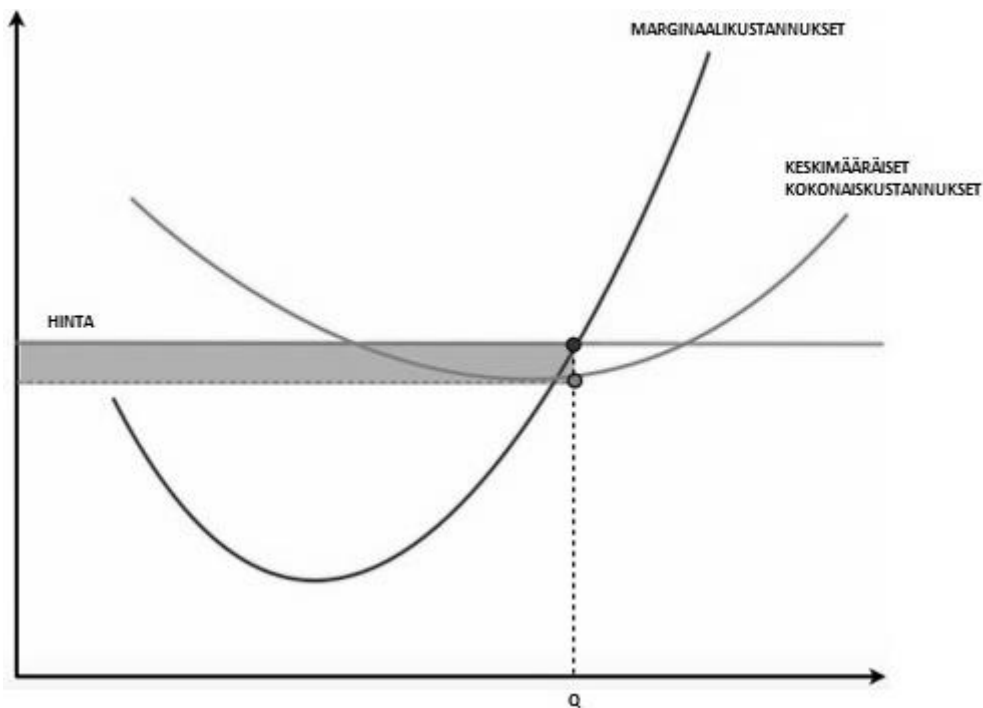
kokonaiskustannuksista, voi saavuttaa skaalaetuja eli mittakaavaetuja (economies of scale). Näin suuremmalla tuotantomäärällä saavutetaan rajakustannuspiste vasta myöhemmin, ja jos samaan aikaan keskimääräiset kokonaiskustannukset ovat alemmat, yrityksen tuottama voitto on suurempi.

Kuvio 2. Rajakustannukset, kokonaiskustannukset ja voitto.



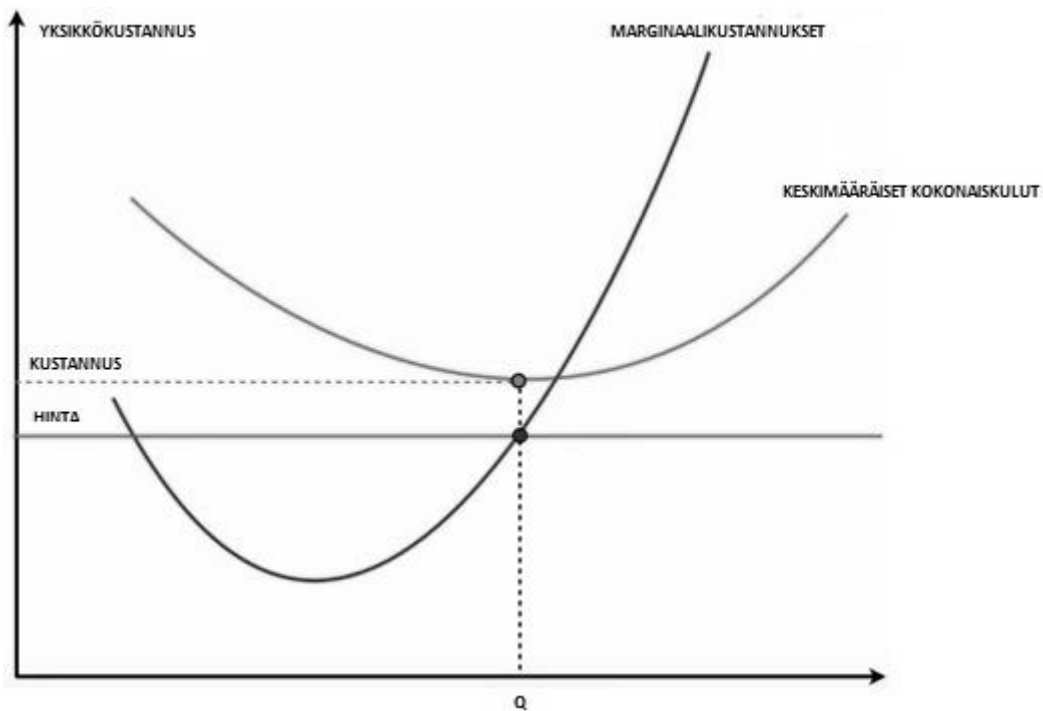
Markkinahinnan alentuessa tuotantonsa sopeuttamisessa rimpuilevat yritykset joutuvat ahtaalle. Tilannetta kuvataan kuviolla 3. Kuvio osoittaa marginaalikustannuskäyrän kohtaavaan hinnan alemmalla tasolla, jolloin hinnan ja kustannusten välinen alue tuotantomäärällä Q on pienempi. Tätä aluetta kuvataan harmaalla alueella.

Kuvio 3. Laskenut hinta suhteessa kustannuksiin.



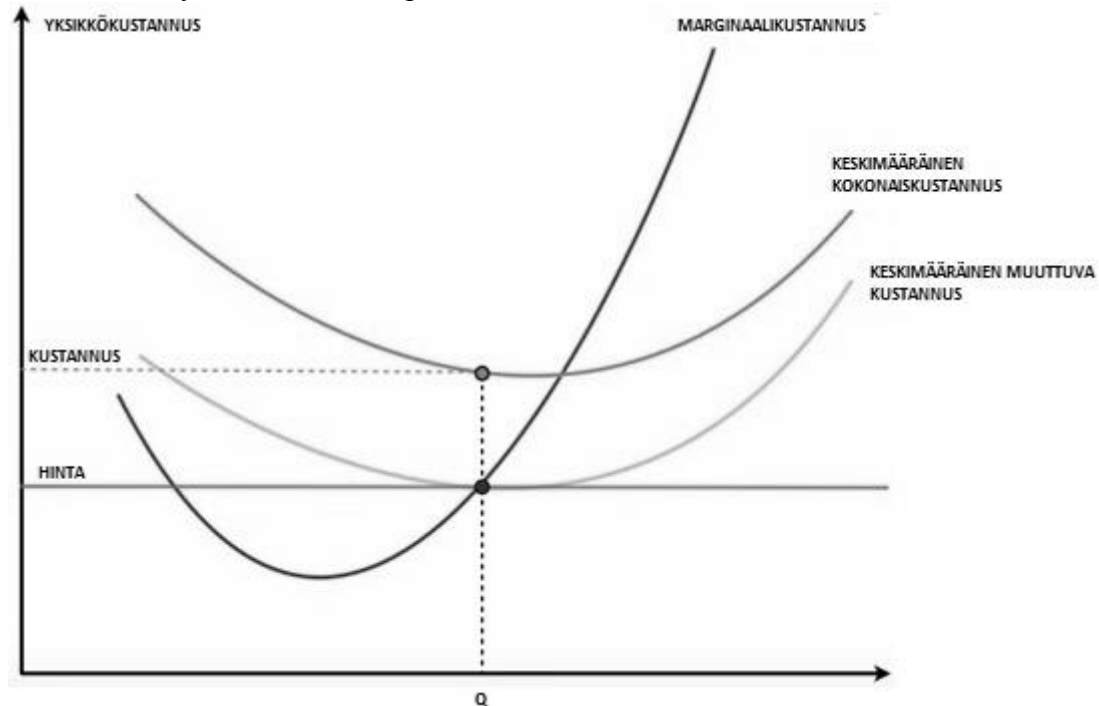
Kun hinta laskee tuotantokustannusten alle, alkaa tuotanto tuottaa tappiota. Tämä on esitetty kuviossa 4. Yrityksen on pakko alentaa radikaalisti keskimääräisiä kokonaiskulujaan, jos se pyrkii palauttamaan tuotantonsa voitolliseksi. Jos valtaosa tuotannon kokonaiskustannuksista muodostuu kiinteistä kuluista, on tuotannon sopeuttaminen erittäin vaikeaa. Jos tuotanto kuitenkin saadaan sopeutettua vallitsevaan markkinatilanteeseen, toiminta on mahdollista kääntää jälleen voitolliseksi.

Kuvio 4. Hinta alempi kuin kustannukset



Jossakin kohtaa tuotantokäyrällä tulee hinnan jatkuvan alenemisen johdosta vaihe, jossa lyhyellä aikavälillä tarkasteltaessa hinta saavuttaa muuttuvat kustannukset. Tällä tuotantomäärällä yritys tuottaa vain sen verran, että se pystyy hoitamaan muuttuviin kustannuksiin liittyvät velvoitteensa. Tässä vaiheessa ei yritys saavuta mitään taloudellista hyötyä joko toiminnan lopettamisesta tai jatkamisesta. Kuviossa 5 kuvatussa tuotanto- ja hintakehityksessä yritys saattaa joutua tasapainottelemaan tilanteessa, jossa pitää valita työntekijöiden palkkojen (muuttuvat kustannukset) tai tuotantovälineisiin kohdistuvien velkojen tai leasingmaksujen välillä (kiinteät kustannukset); samalla joudutaan valitsemaan toiminnan jatkamisen, tilapäisen lopettamisen tai lopettamisen väliltä (niin kutsuttu 'shutdown point').

Kuvio 5. Yrityksen 'shutdown point'.



4.3 Työaika ja tuottavuus

Työajan lyhentymisen vaikutuksia voidaan tutkia laajasti muun muassa työterveyden, työturvallisuuden, taloustieteen, johtamisen ja työelämän tutkimuksen aloilla. Työajan muutoksen vaikutuksia yksittäisen työntekijän suorituskyykyyn ja tuottavuuteen on arvioitu monella mittarilla. Yrityksen kannalta tuottavuuden ja kilpailukyvyyn parantamisessa kyse on usein työvoimakustannusten vähentämisestä. Aiheeseen tässä alaluvussa viitattut tutkimukset antavat kuitenkin viitteitä siitä, ettei yleistä sääntöä tehtyjen työtuntien ja tuottavuuden lisääntymisen välillä voida yleisenä sääntönä löytää; vaikka yrityksen kokonaistuotanto saattaa lisääntyä toimialasta riippuen, tuottavuus suhteessa tehtyihin työtunteihin voi myös vähentyä. Yrittäjät kykenevät tietysti pienentämään työvoima- ja muita kustannuksiaan suorittamalla työtä vain itse, mutta tämä asettaa yrityksen kasvulle luonnollisesti rajat. Maanteillä tapahtuvassa tavaraliikenteessä yrittäjän työsuoritetta ja tuottavuutta voidaan lisätä vain niissä raameissa, johon vuorokauden tuntien sekä ajo- ja lepoajan säännelty määrä muodostavat.

Shepardin ja Cliftonin mukaan⁷¹ ylitöiden käyttö laskee keskimääräistä tuottavuutta suhteessa tehtyihin työtunteihin. Tutkimuksessa arvioitiin 18 eri teollisuustoimialan tehtyjen työtuntien ja tuottavuuden suhdetta Yhdysvalloissa. Euroopan taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö OECD on tutkinut vuosityöajan suhdetta työtunnin tuottavuuteen 18 jäsenmaansa kansallisilla tasoilla. Tutkimuksessa havaittiin negatiivinen korrelaatio työajan lisäyksen ja tehdyn työtunnin välillä, poikkeuksetta. Tuottavuuden lasku myös jyrkkenee, mitä enemmän työtunteja tehdään.⁷²

TraFi kartoitti ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksia maantiekuljetusten alalla vuonna 2013⁷³. Ammattikuljettajille ja tieliikenteen tavarankuljetuksissa toimiville yrityksille tehdyillä kyselyillä pyrittiin hankkimaan tietoa kuljettajien näkemyksistä edellä mainittujen säädösten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan, kuljettajien työoloihin, kuljettajan ammatin houkuttelevuuteen, kuljetusten energiatehokkuuteen, ammattikuljettajan koulutustarpeisiin ja Suomen tiekuljetusalan kilpailukykyyn. Kyselyssä oli otettu huomioon yrittäjäkuljettajien soveltaminen 1.6.2013 lähtien työaikadirektiiviin⁷⁴.

Yrityksen kannattavuuteen merkittävästi vaikuttavien henkilöstökustannusten arvioitiin lisääntyvän jonkin verran tai huomattavasti 74 %:ssa yrityksiä. Kuljetuskustannusten lisääntymiseksi jonkin verran tai huomattavasti arvioitiin toteutuvan 72 %:ssa yrityksiä.

Arvioitaessaan ajo- ja lepoaikojen ja niihin kohdistuvan valvonnan vaikutuksia kannattavuuteensa ja kilpailukykyynsä, suurin osa yrityksistä arvioi kannattavuutensa vähenevän joko jonkin verran tai merkittävästi (68 %). Suurin osa kyselyyn vastanneista yrityksistä arvioi lisäksi, että suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukyky kotimaan markkinoilla vähenee 77 %:n mielestä ja ulkomaiden markkinoilla joko jonkin verran tai merkittävästi 58 %:n mukaan.⁷⁵ Kyselyn tuloksia on kuvattu kuviossa 6.

⁷¹ Shepard, E.; Clifton, T. 2000. "Are Longer Hours Reducing Productivity in Manufacturing?". *International Journal of Manpower*, Vol. 21, No. 7, pp. 540-553.

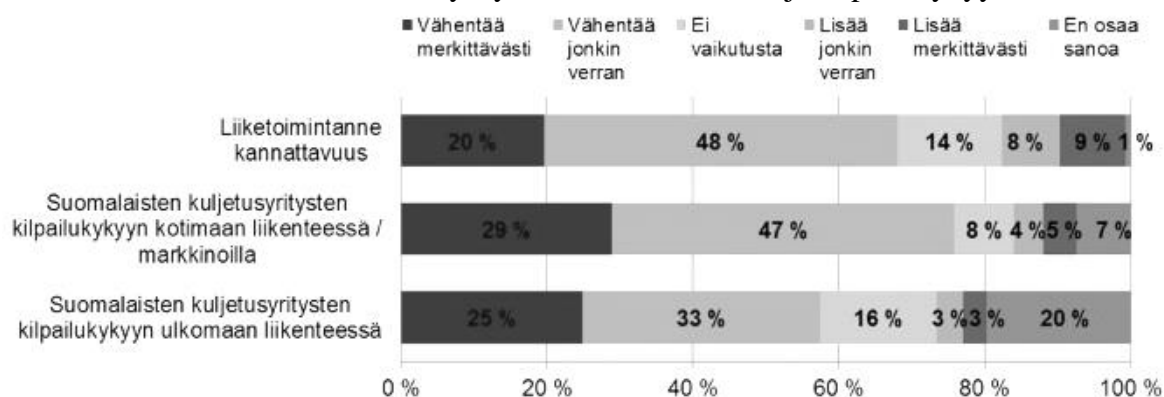
⁷² Cetto, G.; Chang, S.; Konte, M. 2011. "The decreasing returns on working time: an empirical analysis on panel country data". *Applied Economics Letters*, Vol. 18, No. 17, pp. 1677-1682.

⁷³ Perttula, P., Rönkkö, S., Salanna, T. & Tikkanen, M. Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset. TraFin julkaisuja 22/2013.

⁷⁴ Perttula ym. (2013), 5.

⁷⁵ Kuten yllä, 14.

Kuvio 6. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arvio työ- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista suomalaisyritysten kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.



Lähde: Perttula ym. 2013, 14.

Suomalaisyrityksiä pyydettiin antamaan oma arvionsa myös siitä, miten työ- ja lepoaikasäädökset vaikuttavat ulkomaisten yritysten Suomessa suorittamien niin sisäisten kuin ulkomaistenkin kuljetusten määrään. 58 % vastanneista katsoi, että kabotaasikuljetukset lisääntyvät joko jonkin verran tai merkittävästi. 53 % oli sitä mieltä, että Suomen ulkomaan kuljetusten suorittamisen määrän katsottiin lisääntyvän ulkomaisten yritysten toimesta.⁷⁶ Kuljetusyrityksen suorittamien kuljetusten määrä vaikuttaa työvoiman tarpeeseen sekä resurssien ja pääoman tehokkaaseen käyttöön.

Valvonnan merkitys epärehellisen kilpailuedun hankkimisen ehkäisemiseksi on kuljetusyritysten työaikasäädösten rikkomisen rajoittamiseksi välttämätöntä. Euroopan unionin eri kansallisvaltioista koostuvan talousalueen kohdalla myös kansallisen lainsäädännön tasolle vietyjen direktiivien yhdenmukainen soveltaminen kansallisilla markkinoilla toimivien yritysten suhteen on haastavaa. Tämä tutkielma antaa viitteitä siitä, että riippuen yrityksen sijoittautumisvaltiosta tai niin yrityksen kuin kyseisen valtionkin valmiudesta soveltaa vallitsevia oikeussäädöksiä yhdenmukaisesti, on tasa-arvoisen kilpailuasetelman luominen erityisen haastava tehtävä EU-tasolla. Kilpailuvalvonnan ja sen valvonnan painopisteen suuntaaminen kilpailun tai markkinavoiman rajoituksista terveen ja toimivan kilpailun korostamisen sijaan voi olla omiaan luomaan markkinaepätasapainoja unionin markkinoiden sisällä. Tämän haasteen on tunnistanut myös Euroopan komissio, joka

⁷⁶ Perttula ym., 15.

antoi 1.4.2016 asetuksen tavaraliikennelupaan liittyvien sähköisten yritysrekisterien yhdenmukaisen soveltamisen parantamiseksi⁷⁷.

⁷⁷ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/480 kansallisten sähköisten maantiekuljetusyritysrekisterienyhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1213/2010 kumoamisesta.

Euroopan unioniin luotua oikeusjärjestystä kutsutaan Eurooppaoikeudeksi. Eurooppaoikeuden säädökset koskevat ainoastaan sellaisia aloja, joihin Euroopan Unionin perustamissopimukset antavat valtuudet lainsäädännön tekemiseen; oikeudellisesti sitovia päätöksiä voidaan näin tehdä Euroopassa ylikansallisesti vain silloin, jos jokin perustamissopimuksista varta vasten tämän oikeuden siirtää jäsenvaltioilta ylikansallisille toimielimille.

Eurooppaoikeuteen kuuluvalla lainsäädännöllä on välitön oikeusvaikutus jäsenvaltioihin ja niiden kansalaisiin, ilman kansallisen parlamentin käsittelyä tai erillistä hyväksyntää. Eurooppaoikeus on myös ensisijaista oikeutta, jolloin kansallinen lainsäädäntö väistyy mahdollisissa ristiriitatilanteissa. Euroopan Unionin jäsenvaltiot ovat sitoutuneet luovuttamaan tietyn lainsäädäntö- ja toimivallan Unionin toimielimille. Samalla on sitouduttu panemaan näiden ylikansallisten toimielinten päätökset toimeen.

Tutkielman aiheen käsittelyn kannalta EU-sääntelyn rakenteiden ja menettelyjen yksityiskohtiin menevä läpikäyminen ja syvällisempi tulkinta ovat epäolennaisia, mutta perustavanlaatuisia teoksia aiheesta on toki saatavilla tutkimuksesta pääsääntöisesti ulos rajattuihin näkökulmiin tutustumiseen lähemmin⁷⁸. EU-oikeuden suhdetta kansalliseen oikeuteen on tutkittu myös sekä perustuslaillisuuden ja valtiosääntö-oikeuden kannalta, ja tähän aiheeseen tutustuminen virittää ajattelua antaen kokonaisvaltaisia näköaloja kiehtoviin taloudellis-poliittis-oikeudellisiin rakenteisiin, joka Euroopan unionikin on⁷⁹.

5.1 Primäärioikeus

⁷⁸ Unionin kilpailuoikeuden taloudellisen analyysin osalta tällaisia ovat mm. Bishop & Walker (2010), hieman poikkitieteellisempi poliittis-taloudellis-historiallinen Monti (2007), ja ehkä enemmän oppikirjamaisempi Jones & Sufrin (2014).

⁷⁹ Eurooppalaisten taloudellisten, poliittisten ja oikeudellisten konsituutioiden moni-ilmeisyydestä ja ristiriidoista: Tuori, Kaarlo & Sankari, Suvi (toim.) (2010); Perustuslaillisuudesta ja sen suhteesta poliittis-oikeudelliseen valtaan: Jyränki (1989); Demokraattisista prosesseista ja oikeudellisesta vallankäytöstä: Bellamy (2007)

Eurooppaoikeus jaetaan primääri- ja sekundäärioikeuteen. Primäärioikeudella tarkoitetaan alkuperäisoikeutta, ja sekundäärioikeudella johdannaisoikeutta. Primäärioikeuteen sisältyvät perustamissopimukset muutoksineen sekä jäsenmaiden liittymissopimukset. Nämä valtioiden keskinäisillä sopimuksilla syntyneet perusasiakirjat muodostavat Unionin perusrakenteet. Toimivallan jakoon liittyvät maininnat muistuttavat Raition mukaan kansallista valtiosääntöoikeutta⁸⁰.

SEU 5 artiklassa on esitetty unionin ja kansallisvaltioiden toimivallan jaon periaate. Tämä annetun toimivallan periaate rajaa unionin toimivallan rajoitetuksi erityistoimivallaksi, jolla unioni toimii perussopimusten antaman toimivallan rajoissa ja toteuttamiseksi. Nk. yleistoimivalta kuuluu unionin jäsenvaltioille, kuten SEU 4 ja 5 artikloihin on kirjattu:

*”[T]oimivalta, jota perussopimuksissa ei ole annettu unionille, kuuluu jäsenvaltioille”.*⁸¹

Unionin toimivallan määrittely johtaa myös sen määrittelyyn, kuuluuko tietty politiikanala unionin yksinomaiseen toimivaltaan, jäsenvaltioiden kanssa jaettuun toimivaltaan vai valtioiden yksinomaista toimivaltaa täydentävään toimivaltaan. Joskus tilanne voi olla niinkin, että oikeusperusta kieltää kokonaan unionilta jotkin toimenpiteet tai jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisen, kuten esimerkiksi sosiaalipolitiikkaa koskeva SEUT 153 artikla, joka kieltää muun muassa palkkoihin ja järjestäytymisoikeuteen liittyvien lainsäädäntöjen yhdenmukaistamisen. Edellä mainitusta artiklasta seuraa esimerkiksi se, ettei unionin muuten toimivaltaisilla elimillä ole toimivaltaa ammattiyhdistysten tai muiden työväenliikkeiden toiminnan rajoittamiseen.

Mitä kilpailupolitiikkaan tulee, SEUT 114 artiklan mukaisesti sisämarkkinoiden toimintaa koskeva politiikka kuuluu unionin (komission) yksinomaiseen toimivaltaan. On siis huomioitava, että kilpailupolitiikan pohjaksi koko unionin tasolla valittava ja jäsenvaltioiden noudatettavaksi säädettävät talousteoreettiset periaatteet ovat merkittävästi unionin poliitiikkaa muodostavien toimielinten näkemyksistä.

⁸⁰ Raitio (2004), 11.

⁸¹ SEU 4 ja 5 artikla

5.2 Sekundäärioikeus

Eurooppaoikeuden sekundäärioikeus pitää sisällään kaiken sen primäärioikeudesta johdetun oikeuden, joka on yhteisössä luotu yhteisön oikeusjärjestyksen tuloksena. Johdannaisoikeudella Euroopan Unionissa säädetään kaikista yhteisön toimialoista. Unionin primäärioikeuden tärkeimpiä tehtäviä on muodostaa sekundäärioikeuden tulkintaa, ja toimia myös sekundäärioikeuden oikeudellisena perustana⁸².

Sekundäärioikeuden välineinä käytetään asetuksia (regulation), direktiivejä (directive), päätöksiä (decision) sekä suosituksia ja lausuntoja (recommendations and statements)⁸³. Edellä mainituista välineistä asetus on voimallisoin, sillä sitä käytettäessä eurooppaoikeus on sellaisenaan jäsenmaissa käytettävää oikeutta. Asetusta ei viedä kansalliseen lainsäädäntöön, eikä se edellytä kansallista hyväksymistä; säädös toteutuu kaikissa jäsenvaltioissa näin ollen yhdenmukaisesti. Direktiivi velvoittaa jäsenmaita pyrkimään tiettyihin tuloksiin, mutta sekä muoto että keinot on jätetty kansallisen viranomaisen harkittavaksi. Myös päätökset ovat yleisesti niitä sitovia, joille päätökset ovat osoitettuja, mutta usein yksityiskohtaisemmin ohjein varustettuja direktiiveihin verrattuna, jotka jättävät runsaammin kansallista liikkumavaraa. Suositukset ja lausunnot eivät ole jäsenvaltioita sitovia, ja yleensä näitä annetaan Unionin omille toimielimille.

5.3 EU-oikeuden periaatteet

SEU 5 artiklan mukaan unionin on käytettävä toimivaltaansa ja toissijaisuusperiaatetta suhteellisuusperiaatetta noudattaen. Edellä mainitut kaksi periaatetta ovat hyvin läheisiä toisilleen toimivallan määrittelyssä kussakin yksittäisessä tapauksessa. Syrjimättömyys- ja tehokkuusperiaatteet toimivat kansallista lainsäädäntöä täydentävinä periaatteina.⁸⁴

Toissijaisuusperiaatteella tarkoitetaan tilannetta, jossa on arvioitava, onko unionilla toimivaltaa jonkin tavoitteen toteuttamiseksi koko unionin tasolla, vai pitäisikö asia jättää

⁸² Ojanen (2010), 36.

⁸³ EY:n perustamissopimus, 249 artikla, nykyisin SEUT 288 artikla.

⁸⁴ Muita oleellisia periaatteita ovat myös SEU 4(3) artiklan *vilpittömän yhteistyön periaate*, jossa jäsenvaltiot sitoutuvat toteuttamaan perussopimuksista tai toimielinten säädöksistä johtuvat velvoitteet ja tukevat unionia tehtävänsä toteuttamisessa sekä pidättäytyvät toimenpiteistä, jotka vaarantavat unionin tavoitteita.

kansallisen lainsäätäjän toimivaltaan sisältyväksi. *Suhteellisuusperiaate* taas kertoo sen, että kun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jokin toiminta on määritelty unionin toimivaltaan kuuluvaksi, missä laajuudessa toiminta voidaan suorittaa. On hyvä huomata periaatteeseen sisään rakennettu muotoilu primäärioikeuden artikloissa; esimerkin vuoksi, SEU 5(3) artiklassa määritellään unionin toiminnan olevan mahdollista vain, kun tavoitteita ei voida saavuttaa ”riittävällä” tavalla jäsenvaltioiden oman sääntelyn turvin tai jos toiminnan ”laajuuden tai vaikutusten vuoksi [tavoite voidaan] saavuttaa paremmin unionin tasolla”. Jäsenvaltioiden toimien riittävyys ja tavoitteiden toteutumattomuuden arviointi kansallisella sääntelyllä on myös yksi komission toimivaltaan kuuluvista asioista; sekä käsitteiden määrittely että harkinta kuuluvat myös komission yksinomaiseen toimivaltaan.

Suhteellisuusperiaatteen noudattamisen arvioinnissa tutkitaan, onko jokin unionin toimenpide sisällöllisesti ja muodollisesti ylittänyt sen, ”mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden toteuttamiseksi”⁸⁵. Toiminnan tulee olla oikeasuhtaista tavoiteltuun tulokseen nähden⁸⁶. Varsinaisesti unionin toiminnan sisältöä ei arvioida, vaan pyritään muun muassa ne ”talouden toimijoille aiheutuvat” haitat, jotka ovat täysin kohtuuttomassa suhteessa tavoiteltuun yleiseen etuun nähden⁸⁷; toisaalta voidaan todeta, että mitä epävarmemmat ovat arvioidut sääntelyn tulevaisuuden vaikutukset, sitä laajempi ja eksklusiivisempi unionin harkintavaltakin on.

*Syrjimättömyysperiaatteen*⁸⁸ mukaisesti on kaikki muiden EU:n jäsenvaltioiden fyysisten tai oikeushenkilöiden kansalaisten syrjiminen kiellettyä unionin perussopimusten soveltamisaloilla. Henkilöitä tulee kohdella vastaavalla tavalla samoin kuin oman maan vastaavia

5.4 Euroopan unionin lakiasäätävät toimielimet

Eurooppaoikeuden oikeusjärjestys sekä päätöksenteko perustuvat ylikansalliselle toimielinjärjestelmälle. Unionin toimielinten tehtävät määräytyvät perustamissopimuksella

⁸⁵ SEU 5(4) artikla

⁸⁶ Asia 11/70, 12-16 kohta.

⁸⁷ Asia C-84/94, 58 kohta.

⁸⁸ SEUT 18 artikla.

sovittujen valtuuksien puitteissa. Seuraavassa esitellään lyhyesti aiheen käsittelyn kannalta olennaisimmat toimielimet, jotka käyttävät lainsäädäntö- ja toimeenpanovaltaa.

Euroopan unionin neuvosto oli alkuperäisten tehtäviensä mukaan Euroopan varsinainen lainsäätävä ja tärkein päätöksentekijä⁸⁹. Unionin jäsenmaita edustavan neuvoston päätökset valmistellaan toisessa jäsenmaita edustavassa toimielimessä eli jäsenvaltioiden pysyvien edustajien komiteassa (Coreper)⁹⁰. Tässä komiteassa jäseninä ovat jäsenmaiden pysyvät edustajat, EU-suurlähettiläät, jotka pyrkivät valmistelemaan neuvostolle esitettävät asiat sekä poliittisella että diplomaattisella tasolla ennen varsinaista päätöksentekoa neuvostossa.

Neuvostolla on ollut erityistoimivalta joissakin asioissa, jotka ovat yhteisön kannalta tarpeellisia ”yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi yhteismarkkinoiden toiminnassa eikä tässä sopimuksessa ole määräyksiä tähän tarvittavista valtuuksista - - neuvosto antaa aiheelliset säännökset yksimielisesti komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamenttia kuultuaan.”⁹¹ SEUT 352 artikla kuitenkin rajoittaa neuvoston säädös- tai toimivaltaa, koska pelkkä parlamentin kuuleminen ei enää riitä, vaan toimi vaatii parlamentin hyväksynnän⁹². Näin ollen Euroopan unionin neuvoston on neuvoteltava unionin lainsäädännöstä paitsi keskenään, myös saatava yksimieliselle ehdotukselleen suorilla vaaleilla valitun Euroopan parlamentin hyväksyntä. Toisaalta, kun jokin erityinen toimivalta on neuvostolle tai mille tahansa muulle EU:n toimielimelle myönnetty, se voi käyttää kaikkia käytettävissään olevia keinoja toimivallaan alaisen tehtävän suorittamiseksi.

Euroopan komission tärkein tehtävä on toimia neuvoston ja Euroopan parlamentin sekundäärisäädösten valmistelijana, täytäntöön panijana ja noudattamisen valvojana. Euroopan unionin toimielimistä vain komissio saa tehdä lainsäädäntöaloitteita; lainsäädäntöesityksiä voivat ehdottaa kuitenkin myös parlamentti sekä neuvosto. Komission pääasialliset tehtävät ja toimivallan rajat ovat lainsäädäntöön liittyvä täysi ja yksinomainen

⁸⁹ EY:n perustamissopimuksen 202 artikla lainsäädäntövallan jakautumisen määrittelyä parlamentin ja neuvoston kesken on tarkennettu sisällyttämällä säädös SEU 16(1) artiklassa, jonka mukaan neuvosto toimii yhdessä parlamentin kanssa lainsäätäjänä ja budjettivallan käyttäjänä.

⁹⁰ SEU 16(7)

⁹¹ EY 308

⁹² SEUT 352(1) artikla

aloiteoikeus, eli oikeus tehdä ehdotuksia kun tarvitaan unionin säädöstä⁹³. Tätä käyttäen komissio laatii perussopimusten täytäntöön panemiseksi ehdotuksensa asetuksiksi ja direktiiveiksi sekä esittää ne Euroopan neuvostolle ja parlamentille.

Edellä mainitun aloiteoikeuden lisäksi komissiolla on unionin oikeuden täytäntöönpanon valvontavalta yhdessä EU:n tuomioistuimen kanssa. Pääasiassa komissio käyttää tätä perussopimusten jäsenvelvoitteiden noudattamista koskeva valtaansa SEUT 258 artiklassa mainitulla komission kanneoikeudella⁹⁴. Edellä mainittujen perussopimuksissa määriteltyjen valtuuksien lisäksi komissio käyttää valtaansa panna täytäntöön neuvoston ja parlamentin antamat säädökset⁹⁵, mutta toisaalta neuvoston ja parlamentin tarkastusoikeutta ja muutoksenhakua sekä jäsenvaltioiden täytäntöönpanovallan käytön valvontaa on tehostettu Lissabonin sopimuksessa⁹⁶. Itsenäistä sääntelyvaltaa komissiolla on vain harvoissa tapauksissa, ja tällaiset asiat usein ovatkin kilpailuoikeuteen läheisesti liittyviä; onhan komissio myös unionin korkein kilpailusääntöjen noudattamista valvova viranomainen.⁹⁷

Voidaan sanoa, että Euroopan parlamentti valvoo demokratiaa Euroopan unionin oikeusjärjestyksessä. Parlamentti voi mm. hajottaa komission 2/3 annettujen äänten enemmistöllä⁹⁸. Samoin on aiemmin neuvostolle kuulunutta lainsäädäntövaltaa jaettu myös parlamentille⁹⁹. Parlamentti on demokraattinen keskusteluelin, jossa eri maiden kansalliset ja poliittiset näkemykset tuodaan esiin. Parlamentti yleisesti hyväksyy neuvoston antaman säädöksen, tai toimii yhteistoiminnassa säädöksen muokkaamiseksi yhteiseksi säädökseksi. Parlamentti joko hyväksyy esityksen, tekee muutosesityksen tai tekee hylkäsesityksen. Jos

⁹³ SEU 17(2)

⁹⁴ SEUT 258 artikla

⁹⁵ SEUT 291 artikla

⁹⁶ SEUT 291 artikla, kohta 3.

⁹⁷ Tällaisesta esimerkkinä käyköön SEUT 106 artikla, jonka mukaan komissio voi rajoittaa jäsenvaltioiden mahdollisuutta myöntää erityis- tai yksinoikeuksia yrityksille; kts. myös julkisia tukia rajoittavat SEUT 107-109 artikkelit. Komission laajoihin kilpailuoikeudellisiin valtuuksiin kuuluvat mm. EU:n kilpailuoikeudellisten periaatteiden epäiltyjen loukkausten tutkinta, periaatteiden tulkinta ja oikeudellisesti sitovien seurausten määrääminen.

⁹⁸ SEUT 234 artikla

⁹⁹ Pääsäännön mukaan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät yhdessä komission ehdotuksesta asetuksen, direktiivin tai päätöksen SEUT 289(1) mainitussa tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä parlamentin valiokuntakäsittelyjen kautta.

mennään muutosesitykseen, komissio voi esittää neuvostolle esityksen hyväksymistä tai hylkäämistä tai voi jopa vetää esityksensä pois käsittelystä, kuten tässä nimenomaisessa työaikadirektiivissä maantieliikenteen tehtävissä työskentelevien osalta kävi.

Euroopan parlamentilla ei ole itsenäistä lainsäädäntövaltaa, eikä parlamentti voi tehdä päätöksiä lainsäädännöstä ilman komission esitystä ja yhteistyötä neuvoston kanssa. Varsin hyvä kysymys EU:n päätöksenteon demokraattisesta pohjasta on aiheellinen, kun parlamenttiin valittujen jäsenten muodostama parlamentti ei voi itsenäisesti muodostaa kansallisten parlamenttien tapaan lainsäädäntöä, eivätkä toisaalta myöskään lakiasäättävät elimet, komissio ja neuvosto, ole poliittisessa vastuussa Euroopan parlamentille.

Lissabonin sopimuksen tultua voimaan 1.12.2009 Euroopan unionin oikeutta koskeva tuomiovalta on Euroopan unionin tuomioistuimella. Unionin tuomioistuin huolehtii perussopimusten tulkinnan ja soveltamisen lainmukaisuudesta¹⁰⁰. Jäsenvaltioiden hallitusten yhteisestä sopimuksesta nimitettävät tuomarit nimitetään kuudeksi vuodeksi kerrallaan, huomioiden vaaditut erityisvaatimukset.

¹⁰⁰ SEU 19 artikla

Yhtenä markkinoiden epäonnistumisen syynä on nähty taloudellisen vallan liiallista keskittymistä¹⁰¹. Jos taloudellista valtaa keskittyy, sen käyttäjä voi halutessaan vaikuttaa tuotantomääriin, hintaan, muihin markkinatoimijoihin ja markkinoihin yleensä, jolloin markkinoiden toiminta saattaa häiriintyä. Kilpailulainsäädännön tehtävä on muodostaa vastavoima taloudelliselle vallalle. Kilpailuoikeus on sekä juridiikkaa että taloutta. Kilpailuoikeus on keskeinen osa sopimusvapaudelle ja yksityiselle omistusoikeudelle perustuvan markkinatalouden oikeudellista infrastruktuuria.¹⁰² Julkisen vallan luoman kilpailulainsäädännön ohella kilpailuviranomaisen tehtävänä on julkisen pitää markkinat avoimina ja toimivina taloudellisen toimeliaisuuden syntymiseksi optimaalisella tavalla ja pyrkiä poistamaan kilpailua rajoittavat esteet.

Ns. Lissabonin sopimus kiteyttää eurooppalaisen lähestymistavan yhteismarkkinoiden toiminnasta seuraavasti:

*”The Union shall establish an internal market. It shall work for the sustainable development of Europe based on balanced economic growth and price stability, a highly competitive social market economy, aiming at full employment and social progress, and a high level of protection and improvement of the quality of the environment.”*¹⁰³

EU-komissio pyrkii ylläpitämään (I) kilpailullisia markkinoita [kannustaen muun muassa teollistautannon tehokkuuteen, taloudelliseen tehokkuuteen ja resurssien optimaaliseen allokaatioon kilpailumekanismin avulla¹⁰⁴] ja (II) yhtenäistämään Unionin sisämarkkinat.¹⁰⁵ Toisinaan painopistealueet tavoitteiden välillä sekä käytettävissä työkaluissa voivat vaihdella¹⁰⁶.

¹⁰¹ Kuoppamäki (2003), 42

¹⁰² Kuoppamäki (2003), 44, 47

¹⁰³ SEUT 3(2) artikla

¹⁰⁴ Kuoppamäki (2006), 4

¹⁰⁵ EC Competition Policy Report (1999), 1-2.

¹⁰⁶ White Paper on Modernization of the Rules Implementing Articles 81 and 82 of the EC Treaty, 8.

Komission kilpailupoliittiset linjaukset ovat sekoitus tehokkaan kilpailun teoreettisia malleja¹⁰⁷, joissa markkinoiden määrittely ja markkinavoima-analyysit ovat pääosassa¹⁰⁸. Kilpailumekanismin aikaansaaman taloudellisen tehokkuuden päämäärän katsotaan kuuluvan Chicagolaisen koulukunnan kilpailupoliittisiin näkemyksiin¹⁰⁹, kun taas Harvardin koulukunta korostaa elinkeinon harjoittamisen vapautta, sekä pienyritysten että kuluttajien suojaamista taloudelliselta vallalta; toisaalta, myös pyrkimys taloudellisen vallan keskittymisen estämiseen on ominaista tälle koulukunnalle. Uusitävaltalainen koulukunta muistuttaa monelta piirteeltään uusklassista Chicagon kilpailuoikeudellista koulukuntaa, joka ei pidä markkinavoimaa ongelmana alkuunkaan. Uusitävaltalaisen koulukunnan merkittävän edustajansa Hayekin silmin valtion puuttuminen kilpailuprosessiin on haitallista ja väärää. Kilpailupolitiikan ja -oikeuden tärkeimpänä tehtävänä nähdään vapaiden markkinoiden varmistaminen.¹¹⁰

6.1 EU:n kilpailupolitiikan historiallisista taustoista

Oman lisänsä eurooppalaisten kilpailuperiaatteiden tarkasteluun tuo se historiallinen tausta, jota vasten Euroopan taloudellista yhteistyötä alettiin rakentamaan. Ordoliberalisteille päämäärä ei ollut tehokkuus, vaan kilpailu itsessään. Tämä koulukunta pyrki suojaamaan kilpailijoita ja pienyrityksiä, ja ordoliberalistit keskittyivät mieluummin suorituskilpailuun (esimerkkinä mainittakoon tuotteiden laadullinen parantaminen), jolloin ei-suoritusperusteinen kilpailu tuli kieltää laittomana kilpailuna (tällaisesta käy esimerkiksi saalistushinnoittelu).¹¹¹ Itävaltalaisen koulukunnan taloustieteellä oli merkittävä vaikutus 1. maailmansodan jälkeiseen Saksaan. 2. maailmansodan tuhoaman Euroopan keskellä tulevan talousyhteistyön arkkitehdit yhdistivät saatavilla olevan taloustieteellisen osaamisen sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja rauhan tavoitteisiin, joihin pyrittiin Keynesin

¹⁰⁷ Näistä ks. EC Horizontal Merger Guidelines (2004)

¹⁰⁸ Monti (2001)

¹⁰⁹ Chicagon koulukunnan mukaan taloudellinen hyvinvointi voidaan saavuttaa vain tehokkuuden avulla, joten se on ainoa legitiimi päämäärä kilpailupolitiikalle. Tehokkuuden katsotaan syntyvän neoklassisen hintapolitiikan seurauksena vapailla markkinoilla: kts. Kuoppamäki 2003, 166-169, 215.

¹¹⁰ Kts. esim. Hayek (1968).

¹¹¹ Padilla & O'Donoghue, (2006), 9.

täystyöllisyyden, toimivan kilpailun ja voimakkaan kokonaiskysynnän käsitteiden kautta¹¹². Suursodan jäljiltä hajallaan ja murskattuina olevien valtioiden välille viritettyä yhteistyötä auttoi keyneslaisella politiikalla jaloilleen nostetun Saksan taloudellinen nousu. Osittain tämä selittää yhdysvaltalaisen libertarianismin ja eurooppalaisen sosiaalisen kapitalismin merkittävimmät erot; edellinen on rakennettu yksilöllisyydelle ja deregulaatiolle, jälkimmäinen on siinnyt yhteisöllisyydestä, sosiaalisesta hyvinvoinnista ja konsensuksesta¹¹³.

6.2 Eurooppalainen kilpailun sääntelykehikko

Euroopan unionin kilpailua ohjaavia periaatteita, politiikkaa, sekä oikeuskehitystä on eniten ohjannut Rooman sopimus (1957). Kuoppamäen¹¹⁴ mukaan perustamissopimuksen arkkitehdit ajattelivat yhteismarkkinoiden luomisen epäonnistuvan, jos valtioiden poistamat kaupan esteet korvautuisivat yritysten kilpailua rajoittavilla toimenpiteillä.

Euroopan unionin kilpailusääntöjen keskeisenä tavoitteena on sen varmistaminen, ettei tällä maailman suurimmalla talous- ja kauppa-alueella yritysten toimenpiteillä estetä tavaroiden, pääoman, palveluiden tai ihmisten vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä. Tavoitteena on myös, että yritykset kilpailevat keskenään tasavertaisesti ja omilla ansioillaan. EU:n keskeisimmät kilpailusäännöt on koodattu sopimukseen Euroopan unionin toiminnasta (SEUT), artikloihin 101 ja 102¹¹⁵. Kaupalle voivat esteitä muodostaa näin julkiset toimijat (valtiot, vaikkapa tullien ja tariffien muodossa) tai yksityiset (esimerkiksi rajoittamalla kilpailua, jakaen markkinoita ja tehden yhteistoimintaa hintojen nostamiseksi). Talousyhteisön muodostaneen Rooman sopimuksen 85 artikla kielsi kartellit, ja 86 artikla kielsi määräävän markkina-aseman väärinkäytön silloin, kun menettelyllä voi olla vaikutusta

¹¹² Keynesin katsotaan olevan hinnanmuodostusperiaatteiltaan kohtuullisen konservatiivinen taloustieteilijä, jonka kilpailupoliittisista näkemyksistä on käyty runsaasti keskustelua. Tiettyyn toimialaan liittyvän kilpailun rakenne mahdollistaa myös klassisesta taloustieteestä poikkeavien näkemysten sovittamisen yleisen talousteorian kehikkoon; kts. Hayes (2008), 11, 36.

¹¹³ Albert (1993), 8, 123.

¹¹⁴ Kuoppamäki (2006), 21.

¹¹⁵ Nämä artikkelit olivat aiemmassa sopimuksessa (EY) artikkelit 81 ja 82 ja Rooman sopimuksessa (1957) artikkelit 85 ja 86. Artiklat ovat säilyneet sisällöltään samoina Lissabonin sopimuksessa (SEUT) 1.12.2009.

jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. SEUT 102 artiklasta suoraan johdetun kilpailulain 7 § soveltuu edellä mainittujen kilpailunrajoitusten lisäksi myös muun muassa ostohintoja, kauppa- tai sopimusehtojen asettamiseen kohtuuttomiksi. Eri yrityksistä koostuvassa tuotantoketjussa markkina-asemaa voidaan käyttää väärin vertikaalisti tai horisontaalisesti siitä riippuen, kohdistuvatko vaikutukset asiakkaisiin, kilpailijoihin, myynti- tai ostotoimintaan.

Euroopan neuvoston asetuksella 1/2003 on säädetty niistä menettelytavoista (nk. Modernization Act), joilla unionin kilpailusääntöjä pannaan täytäntöön. Tämä asetus sisältää ne menettelytapasäännökset, joilla sekä kansalliset kilpailuviranomaiset että Euroopan unionin komissio soveltavat sääntöjä ratkaisuihinsa. Ennen tätä komissiolla oli ensisijainen tulkintaoikeus artiklojen soveltamisesta¹¹⁶. Kansalliset kilpailuviranomaiset ovat nyt hyvin aktiivisia toimijoita kilpailusääntöjen soveltamisessa ja valvonnassa.¹¹⁷

6.2.1 Kartellien kieltäminen

SEUT 101:n artiklan mukaan yritysten kilpailua vääristävä yhteistyö on kiellettyä. Yritysten toiminnan valvonta on pääsääntöisesti jälkikäteen tapahtuvaa ja vastuuta kilpailunrajoitusten haittojen ja hyötyjen arvioimisesta on yrityksillä itsellään.

Artiklan mukaan kiellettyjä ovat mm. kilpailijoiden väliset sopimukset hinnoista, tuotantomääristä tai markkinoiden jakamisesta tai hankintalähteistä¹¹⁸. Artiklaa sovelletaan paitsi edellä mainittuihin horisontaalisiin myös vertikaalisiin kilpailunrajoituksiin kuten jakelusopimuksiin. Artiklan kohdassa 3 kuitenkin suljetaan artiklan vaikutuspiirin ulkopuolelle sellaiset sopimukset tai yhdenmukaiset menettelyt, joiden hyödyt ovat kilpailunrajoitusta suuremmat. Tällaiset sopimukset, päätökset tai menettelytavat voivat “osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä”.¹¹⁹

¹¹⁶ Tällöin komission vastuulla oli myös kilpailusääntöjen soveltamisen pääasiallinen valvonta.

¹¹⁷ Komission kertomus COM(2013) 257, 1-2.

¹¹⁸ SEUT Art 101.1.

¹¹⁹ SEUT Art 101.3.

Pääasiallisesti näiden etujen ja haittojen arvioiminen on nyttemmin yritysten itsensä vastuulla, sillä modernisaatio-asetuksella poistettiin myös aiemmin sovellettu puuttumattomuustodistus- ja poikkeuslupajärjestelmä toiminnasta.¹²⁰ Komission tekemät ryhmäpoikkeukset, tiedonannot ja suuntaviivat antavat yrityksille apuvälineitä niiden toimialojen tai sopimustyyppien määrittelemiseksi, joiden on katsottu olevat hyödyiltään suuremmat kuin kilpailunrajoituksen aiheuttamat haitat. Yksi merkittävä toimiala, jolla tällaista poikkeusasetusta on katsottu tarvittavan, on moottoriajoneuvoala, ja siihen liittyvät myynti-, jakelu- ja huoltosopimukset¹²¹.

6.2.2 Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö

SEUT 102 artiklassa kielletään määräävän markkina-aseman väärinkäyttö yhden tai useamman yrityksen toimesta, jos se on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Artikla sisältää erityisiä esimerkkejä sisämarkkinoilla tai sen merkittävällä osalla kielletystä käytöksestä¹²²:

- a) kohtuuttomien osto- tai myyntihintojen taikka muiden kohtuuttomien kauppaehtojen suora tai välillinen määrääminen;*
- b) tuotannon, markkinoiden tai teknisen kehityksen rajoittaminen kuluttajien vahingoksi;*
- c) erilaisten ehtojen soveltaminen eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasemaan asettavalla tavalla;*
- d) sen asettaminen sopimuksen syntymisen edellytykseksi, että sopimuspuoli hyväksyy lisäsuoritukset, joilla niiden luonteen vuoksi tai kauppataidan mukaan ei ole yhteyttä sopimuksen kohteeseen.*

Markkinarakenteisiin puuttuminen on pääosin etukäteen tapahtuvaa ja ennaltaehkäisevää. Suomessa markkinoiden rakennetta ja tehokasta toimintaa pyritään valvomaan siten kuin

¹²⁰ Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003, s. 1.

¹²¹ Ks. Komission asetus (EU) N:o 461/2010. Muista vertikaalisista kilpailunrajoituksista Komission tiedonanto – Suuntaviivat vertikaalisista kilpailunrajoituksista SEK(2010)/411.

¹²² SEUT 102 artikla

artikla 102 on kilpailulakiin kodifioitu. Tarkastelun alaisena ovat yritysten markkina-asemiin vaikuttavat yrityskaupat¹²³.

Tavoitteena on, että yrityskauppa ei estä tehokasta kilpailua markkina-alueella, erityisesti siitä syystä, että jokin yritys voisi päästä määräävään markkina-asemaan tai vahvistaisi yrityksen määräävää asemaa. Yrityskauppa voi kuulua myös EY:n yrityskeskittymien valvonnasta annetun asetuksen soveltamisalaan, jolloin nämä ns. yhteisön laajuiset sulautumat tutkitaan komission toimesta ja yksinoikeudella¹²⁴. Artiklan yleisenä markkina-aseman määrittämisen mittarina pidetään sitä, että yrityksellä on yli 40 %:n markkinaosuus relevanteilla markkinoilla, jonka määrittelyyn voidaan käyttää tuotetarjoumaa ja maantieteellistä aluetta. Neuvoston asetus 1/2003 kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta sallii artiklaa 102 tiukempien kansallisesti sitovien säännösten tekemisen¹²⁵. Tähän palataan alaluvussa 7.2.

6.3 Markkinavoiman käsite

Kuoppamäen mukaan¹²⁶ sekä kartelleissa, määräävän aseman väärinkäytössä että yrityskauppoja koskevassa valvonnassa on kysymys markkinavoimasta. Markkinavoimaa voi olla joko yhdellä yrityksellä yksin (monopoli) tai monella yrityksellä yhdessä (oligopoli). Monopolin tavoin toimiva yritys on voinut veloittaa asiakkailtaan reilusti tuotantorakenteen tai kilpaillun tilanteen ylittäviä monopolivoittoja, ja toisaalta estää myös toisia yrityksiä pyrkimästä kasvattamaan markkinaosuuksiaan. Toisin sanoen, monopoli viittaa myös kykyyn ylläpitää hintoja korkealla.¹²⁷ Monopolistisesti käyttäytyvät yritykset voivat myös pyrkiä rajoittamaan investointejaan sekä tuotantoa niin, että voittomarginaalit ovat suuret ja

¹²³ Kilpailulaki 948/2011 4 luku.

¹²⁴ Ks. Neuvoston asetus (EY) 139/2004; tätä asetusta kutsutaan myös nimellä ”EY:n sulautuma-asetus”. Myös kauppavaikutuskriteerin täyttyminen on olennaista, jotta komissio voi asian ottaa omaan harkintaansa; kuitenkin, kriteerin voidaan katsoa täyttyvän yhteismarkkina-alueella äärimmäisen helposti mm. mahdollisten vaikutusten kautta (AEG-telefunken vs. Commission 107/82, Art. 60.). Kuoppamäen mukaan ainoastaan yhden valtion alueelle ulottuvat vaikutukset eivät täytä kauppavaikutuskriteeriä. Kts. Kuoppamäki (2003), 477.

¹²⁵ (EY) 1/2003

¹²⁶ Kuoppamäki (2003), 5.

¹²⁷ Virtanen (2001), 147.

kuluttajien maksamat hinnat keinotekoisesti korkeita. Monopoli voi siis viitata paitsi markkinarakenteeseen myös yrityksen käyttäytymiseen.

Oligopolistisilla markkinoilla markkinoita hallitsevat yritykset käyttävät markkinavoimaansa joko tietoisesti yhteistyöstä sopien (kartelli) tai muuten yhdenmukaisesti käyttäytyen (hiljainen kolluusio). Tällainen markkinavoimaltaan suurimpien yritysten käyttäytymisen lähentyminen on tuottanut komission politiikalle johdonmukaisesti ongelmia, sillä sen ei itsessään ole katsottu todistavan artiklan 101 vastaisesta toiminnasta¹²⁸.

6.4 Tehokkuus ja markkinavoima

Antaessaan ohjeita artiklan 81 (3) SEU (nykyään artikla 101 (3) SEUT) soveltamisesta, komissio liitti kilpailun suojelemisen, markkinaintegraation ja kuluttajien edut yhteen:

*“The objective of Article 81 is to protect competition on the market as a means of enhancing consumer welfare and of ensuring an efficient allocation of resources. Competition and market integration serve these ends since the creation and preservation of an open single market promotes an efficient allocation of resources throughout the Community for the benefit of consumers”.*¹²⁹

Perinteinen tehokkuusajattelu taloustieteissä on erotellut toisistaan allokaatiivisen, produktiivisen ja dynaamisen tehokkuuden. Jos markkina on allokaatiivisesti tehokas, ei markkinatoimija voi itse vaikuttaa markkinahintoihin. Tällöin tuotteet ja palvelut tuotetaan marginaalikustannuksen hintaan, joka on suurin hinta jonka ostajat suostuvat maksamaan. Tämä luvussa 4 esitelty uusklassinen hintamekanismin malli tarkoittaa sitä, että tuottaja ei esimerkiksi tuotantoaan rajoittamalla voi vaikuttaa hintaan, eikä toisaalta myöskään saa tuotteitaan kaupaksi marginaalikustannuksia suurempaan hintaan. Toiselta nimeltään tätä

¹²⁸ *Suiker Unie and Others vs. Commission*, (C-40-48/73, 50/73, 54-56/73, 111/73, 113 ja 114/73), paragraph 173; *Hüls vs. Commission*, (C-199/92), paragraph 160.

¹²⁹ EC Guidelines for application of Article 81 (3) of the Treaty (2004), paragraph 13; kts. myös Bishop & Walker (2002), 16; Monti (2007), 99-100.

voidaan sanoa ”täydellisen kilpailun” malliksi. Produktiivisessa tehokkuudessa tuottaja pyrkii mahdollisimman pieniin tuotantokuluihin, jotta ei joutuisi ulos markkinoilta tehokkaampien (ja halvemmalla myyvien) tuottajien vallatessa markkinat. Maksimaalisen kilpailun olosuhteissa niin pääoman ja muiden tuotannontekijöiden vapaan liikkumisen lisäksi myös informaatio liikkuu rajoittamattomasti, joten tehottomammat tuottajat pian omaksuvat tieto-taidon, jota tehokkaampi tuottaja omaa korkeamman voittotason saamiseksi. Näiden kahden tehokkuuden merkitystä korostaa mm. Chicagon koulukunnan edustaja Bork, jonka mukaan yritysten tehokkuus johtaa tavaroiden ja palvelujen hintojen alenemisen tai tavarain tai palvelun arvon nostamisen kautta kuluttajien suurempaan hyötyyn¹³⁰.

Kolmas tehokkuus-näkökulma on dynaamisen tehokkuuden malli. Dynaamisesti tehokkaat tuottajat ovat nimensä mukaisesti dynaamisia ja joustavia toisin kuin varsin staattiset allokatiivisesti ja produktiivisesti tehokkaat yritykset. Nämä tuottajat kykenevät toimimaan eri tavoilla eri tilanteissa. Tällainen tehokkuus pitää sisällään kyvyn innovaatioihin, teknologiseen edistykseen ja markkinavoiman haalimiseen. Voidaan sanoa, että markkinataloudessa yritysten evolutiivinen tavoite on saavuttaa mahdollisimman paljon markkinavoimaa, jotta innovointi ja muut tehokkuuden muodot ovat mahdollisia¹³¹.

6.5 Kilpailuteoreettisia näkökulmia tavarankuljetuksen markkinamuutoksesta

Jos luvussa 4 ja tässä luvussa 6 käsiteltyä yksinkertaistettua markkinamallia ajatellaan vain yritysten kesken, voidaan muodostaa kolmisuhde eri kokoluokan tai jäsenvaltioiden välisillä markkinoilla toimivien yritysten kohdalla seuraavasti: isoimmassa markkina-asemassa olevat yritykset voivat hyödyntää markkina- ja neuvotteluvoimaansa kilpaillessaan

¹³⁰ Bork (1978), 7.

¹³¹ Markkinavoiman lisäksi voidaan erottaa myös sopimusvoima- tai neuvotteluvoima, kun yritys voi käyttää voimaa sopimusosapuolen toimintaan määräävästi. Kts. esim. Kuoppamäki (2003), 280-282. Kuoppamäen mukaan raja sopimusvoiman, markkinavoiman ja monopolivoiman välillä on liukuva. Kuitenkin, alihankintaketjuissa kuljetusyritysten kohdalla tulisi ottaa huomioon myös monopsonivoima, jolloin pienyritys saattaa olla kykenemätön hinnoittelemaan palvelujaan edes marginaalikustannusten tasolle leikkaamatta voimakkaasti kulurakennettaan kilpailussa mukana pysyäkseen. Usein neuvotteluvoimaa voidaan käyttää työsuhteen luomiseksi työnantajan ja työnantajan välillä. Alihankintasuhdetten tuominen työsuhteen tilalle muuttaa neuvotteluasetelmia merkittävästi.

pienempien ja mahdollisesti paikallisempien kuljetusyritysten kanssa ostajista. Maanteillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinat ovat jakautuneet muutaman suuremman kansainvälisen kuljetusketjun, muutaman keskikokoisen ja lukuisten pienempien kuljetusliikkeiden kesken. Teoreettisesti minkä tahansa markkinatoimijan olisi mahdollista päästä markkinajohtajan asemaan. Tämä ei kuitenkaan ole nykyisessä markkinatilanteessa suotavaa, sillä luonnollisen oligopolin teorian näkökohdat huomioon ottaen ei ankaraan hintakilpailuun kannata nykyisessä markkinatilanteessa isoimpien markkinaosuuksien haltijoiden ryhtyä mahdollisen asemansa menettämisen ja toisaalta ankaran kilpailun vaatimien kustannusten vuoksi.

Yritystasolle vietynä uusklassisella täydellisen kilpailun mallilla yritetään kuvata sitä, miten mahdollisimman suurta voittoa tavoittelevat yritykset lisäävät tuotantoaan, kun hinta ylittää kustannukset. Lisääntynyt tuotanto palauttaa hinnan tasapainoon, jossa hinta on sama kuin marginaalikustannus. Crottyn mukaan tasapaino on kestävä, sillä jos markkinat pyrkivät koko ajan palautumaan tasapainoon, täydellisen kilpailun tilassa yritykset eivät pitkässä juoksussa pysty pitämään yllä liiketoimintaansa¹³². Varsinkin liiketoimintaympäristössä tai toimialalla, jossa kiinteät kustannukset ovat suuria (ja vaikeasti likvidoitavia), eivät yritykset voi kovaa kilpailua kohdatessaan irtautua liiketoiminnastaan helposti ja siirtyä tuottoisammille markkinoille. Täydellisen kilpailun mallissa tämä muodostuu kilpailunrajoitukseksi, sillä kuten alaluvussa 4.1 todettiin, täydellinen kilpailu edellyttää myös vapaata markkinoilta poistumista. Toisin sanoen, täydellisen kilpailun malli ei myöskään tältä osin ole tehokas.

Kun eloonjäämistäistelu jatkuu tarpeeksi pitkään, ja tarpeeksi monta kilpailijaa on saatu eliminoidua kilpailusta, eloonjääneet yritykset tekevät taas oligopoli-liikevoittoja. Kuitenkin, kuten Crotty asiaa lähestyy, yksikään taisteluun ryhtyvistä yrityksistä ei voi olla varma siitä, että se on todella voittajayritysten joukossa¹³³. Kun taistelussa on pysyttävä hinnalla millä hyvänsä, alle kustannusten jäävät tuotot rajoittavat joka tapauksessa kilpailua lopulta. Tällaisessa tilanteessa tasapainon taas löytyessä (kilpailun rauhoituttua taas markkinoiden oligopolisoiduttua) jäljellä olevat yritykset ovat raskaasti velkaantuneita (ovat joutuneet lainamaan hintakilpailukykynsä ylläpitämiseen) ja niillä on valtavasti tarpeetonta

¹³² Crotty (2001), 9.

¹³³ Tai ”The Winner Takes It All” –tilanne, jolloin vain yksi jää muiden jo tuhouduttua.

tuotantovälineistöä (käyttämätöntä kapasiteettia), jonka likvidoiminen voi olla myös hinnakasta (tai vähintäänkin tappiollista). Täydellisen kilpailun mallin teoreettinen tasapaino on äärimmäisen tuhoisaa liiketoimintaympäristölle, eikä suurten kiinteiden ja vaikeasti rahaksi muutettavien pääomien likvidointi johda tehokkaaseen resurssiallokaatioon mikrotasolla.¹³⁴

Markkinarakenteen muutoksesta ja toimialan kansainvälisyydestä johtuen tieliikenteen tavarankuljetuksen markkinoita ohjaavat suuret kansainväliset toimijat. Markkinarakenteen voidaan nähdä oligopolisoituneen muun muassa yrityskauppojen ja liiketoiminnan laajentamisen kautta. Markkinarakenteen keskittymisen kautta vain harvojen yritysten käsiin voidaan joutua tilanteeseen, jossa dominoivat yritykset voivat hakea itselleen markkinoita suurempia voittoja. Joseph Schumpeterin esittämästä luonnollisten oligopolien teoriasta on apua vallitsevan markkinarakenteen ymmärtämisessä. Kyseinen teoria on myös ajankohtainen tänä päivänä, kun suurten yritysten dominoimia markkinoita arvioidaan.

Kun kysymyksessä on tavaroiden liikkumisen kannalta yksi ydintoimialoista, ei täydellisen kilpailun mallin aikaansaama ankara hintakilpailu kykene tuomaan toivottuja lopputuloksia: investointisodan ja hintasodan välttämistä, liiketoimintariskin pienentämistä ja kykyä operoida mahdollisimman tehokkaalla kapasiteetilla. Oleellista on, että yritykset seuraavat toistensa hintasignaaleja ja palvelujen kehittymistä. Etumatkaa tai kilpailuetua muihin dominoiviin kilpailijoihin voidaan yrittää saavuttaa muun muassa palvelujen kehityksellä ja paremmalla ja tehokkaammalla markkinoinnilla. Kilpailu on aitoa, vaikka hinta- tai investointisotia pyritäänkin välttämään. Kilpailu on kilpailuosapuolia kunnioittavaa ja huomioon ottavaa¹³⁵. Oligopolistinen markkinarakenne eroaa monopolistisesta ja täydellisesti kilpailluista markkinoista siinä, että dominoivat yritykset joutuvat tekemään strategisia päätöksiä suhteessa toisiin dominoivien yritysten joukkoon; monopolistin ei tätä tarvitse tehdä ja täydellisen kilpailun keskellä oleva ei siihen pysty.¹³⁶ Oligopolisti etsii omaa etuaan ottamalla kilpailijansa huomioon.

¹³⁴ Crotty, 2001. 9-10.

¹³⁵ 'Co-respective'; sanan voisi kääntää myös yhteisvastaavaksi paremman suomenkielisen vastineen puutteessa.

¹³⁶ Friedman (1983), 2.

Entä oligopoleihin usein kytketty monopolivoittojen haaliminen? Yhden yrityksen pyrkiessä toimialaa suurempiin voittoihin seuraavat muutkin perässä. Korkeat voitot houkuttelevat paikalle myös muita kilpailijoita, joilla saattaisi olla taloudelliset mahdollisuudet saavuttaa paikka oligopolistien joukossa. Kuten kaikki yritykset, myös oligopolistit pyrkivät leikkaamaan kustannuksiaan ja parantamaan laatuaan. Toimivan luonnollisen oligopolin dynaamisen tehokkuuden aikaansaama lisääntynyt tuotanto, kustannustehokkuus ja parantunut laatu alentavat kilpailumekanismin kautta hintaa pitkässä juoksussa.¹³⁷

Suomessa asianomaisella markkinalla operoivat edellä mainitut dominoivat yritykset ovat paitsi oligopoleja myös oligopsoneja. Kun oligopolilla kuvataan harvojen myyjien markkinoita, oligopsonilla tarkoitetaan markkinoita, joilla on vain harvoja ostajia. Suuret kansainväliset yritykset myyvät palvelujaan suoraan asiakkailleen. Ne kuitenkin myös ostavat palveluja pienemmiltä kuljetusyrittäjiltä osana laajaa jakelu- ja toimitusverkostoaan.

Kansainvälisten oligopolistien ostovoima herättää kysymyksiä niin Suomen kuin unionin yhtenäisen markkinarakenteeseen kohdistuvista kilpailuvaikutuksista. Unionin laajentumiskehityksen seurauksena suomalaisten yritysten kustannusrakenne ei välttämättä kykene vastaamaan markkinaalueen laajentumisesta seuranneeseen kehitykseen. Ollakseen toimiva markkinamalli, oligopolistiset tai oligopsonistiset markkinat vaativat voimakkaan sääntelykehikon, kuten edellisissä tämän pääluvun alaluvuissa on todettu. Muutoin kilpailuolosuhteet ja –mahdollisuudet voivat vääristyä.

¹³⁷ Schumpeter (1976), 84.

7 Kilpailun vääristyminen Suomessa tapahtuvassa maantietavaraliikenteessä

Kuten asianosaista direktiiviä käsitelleessä luvussa on mainittu, komission alkuperäisenä ehdotuksena oli sisällyttää kaikki tieliikenteessä toimivat kuljettajat direktiivin soveltamisalaan, jotta kilpailuolosuhteita voidaan tasoittaa¹³⁸ ja ehkäistä toimialalla tapahtuvaa kilpailun vääristymistä.

Koska kyseessä on sosiaalilainsäädäntöön kuuluva työaikaa sääntelevä direktiivi, kilpailuolosuhteet ja kilpailun vääristyminen tulee jotenkin liittyä työaikaan. Onko jotakin ohjenuoria annettavan epäterveestä kilpailusta yleensä ja onko Suomella tässäkin asiassa joitakin itselleen ominaisia piirteitä? Tässä yhteydessä tarkastellaan Suomen asianomaisilla markkinoilla tapahtuvan kilpailun epäterveitä piirteitä sekä niitä tapoja, joilla ongelmiin on pyritty puuttumaan kansallisen sääntelyn avulla.

Epäterve kilpailu liitetään usein vilpilliseen toimintaan kilpailuedun saavuttamiseksi. Suomessa tätä toimintaa säätelee laki sopimattomasta toiminnasta elinkeinotoiminnassa (1061/1978). Tavarankuljetuksen toimialalla Suomessa käytettyjä työtapoja on selvitetty, ja niillä on havaittu olevan merkittäviä vaikutuksia sekä turvallisuuteen että kilpailuun.

Vuonna 2001 käynnistettiin Suomessa neljästä osatutkimuksesta koostuva ”Järjestelmän virhe” – niminen hanke, jossa tutkittiin kuljetuksenantajayritysten toiminnan vaikutusta tavaraliikenteen turvallisuuteen.¹³⁹ Hanke oli jaettu neljään erillisraporttiin¹⁴⁰. Hankkeessa tunnistettiin useita tekijöitä, jotka vaikuttavat paitsi liikenteen turvallisuuteen, onnettomuuksiin, myös kilpailuun, tai saattavat jopa olla kilpailun aikaansaamia. Hankkeessa annettiin suunvuoro kuljetukset ostaville yrityksille (eri toimialoilta), kuljetusyrityksille, kuljettajille, viranomaisille sekä työsuojelutarkastajille. Hankkeessa

¹³⁸ ”...kilpailuolosuhteissa ilmenevien erojen pienentämiseksi edelleen.” 2002/15/EY, 1 artikla.

¹³⁹ Ojala (2005)

¹⁴⁰ Muut kolme raporttia olivat nimeltään ”Järjestelmän virheet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana. Väliraportti 2002”, ”Järjestelmän virhe kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen liikenneonnettomuuksien mahdollistajana. Väliraportti 2003”, ja ”Järjestelmän heikkoudet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana. Neljä näkökulmaa raskaassa liikenteessä tapahtuvaan riskinottoon ja onnettomuuksiin”

tarkasteltiin myös kuljettajien tekemiä onnettomuuksissa mukana olleiden tieliikenne rikkomuksia, kuljetusyritysten toimintaa yleisellä tasolla sekä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa mukana olleiden raskaan kaluston yritysten ajo- ja lepoaikatietojen kautta.¹⁴¹

Tutkimuksessa havaittiin, että asiakkaiden antamat aikataulut olivat kohtuuttoman kireitä. Aikataulut sekä asetetut aikatavoitteet luovat kiirettä. Työsuojelutarkastajien mukaan epäterve kilpailu, valvonnan puute ja niin kutsutut *aikaikkunat*¹⁴² nähtiin merkittävänä turvallisuusriskinä. Kustannuspaineita on merkittävästi syntynyt kuljetusten ja logistiikan kilpailutuksista sekä tehokkuuden ja taloudellisuuden laittamisesta liikenneturvallisuuden edelle. Myös alalle pääsyn helppous, väljentyneet liikennelupakäytännöt sekä ilmeinen kuljetuskaluston ylikapasiteetti ovat luoneet edellytyksiä epäterveelle kilpailulle.¹⁴³

Työperäisten riskitekijöiden takana saattaa olla liikenne- ja työturvallisuutta säätelevän lainsäädännön rikkominen, kuten ylinopeudet, korkeat tilannenopeudet, kuljettajan pitkät työ- ja ajoajat, levon alimitoittaminen ja väsymys. Raportti liittyy nämä seikat tehokkuuden tavoitteluun. Kuljettajat, joilla oli eniten liikenne rikkomuksia ja yritykset, joiden ajo- ja lepoaikaseurannasta löydettiin eniten ajo- ja lepoaikasäännösten rikkomista, joutuivat useimmin onnettomuuksiin. Kuljetusyrittäjiltä kysyttäessä saatiin mielenkiintoisia tuloksia liittyen työperäisiin tekijöihin onnettomuuksissa: kuljetustoiminta on hektistä, häiriöaltista, ja hintakilpailu on kovaa. Asiakkaiden odotuksiin ja vaatimuksiin on vaikeata vastata. Riski epäonnistumisesta saattaa johtaa sopimussakkoihin tai kokonaan asiakkaan menettämiseen kilpailijalle. Liiketoimintaympäristöstä tulevat odotukset ja vaatimukset¹⁴⁴ saivat ¾ yrittäjistä maksamaan tai suostuvan tarvittaessa maksamaan työperäisiä sakkoja.¹⁴⁵ Tämän voidaan kyselyjen tulosten perusteella todeta olevan myös suoranaisen riskin lisäksi liiketoiminnan elinehto – lakia on rikottava, jotta kovassa kilpailussa voidaan pysyä mukana ja asiakkaista pystytään pitämään kiinni. Nähtävästi yrittäjät pitivät

¹⁴¹ Ojala 2005, 15.

¹⁴² Aikaikkuna voi olla jopa minuutteina ilmaistu aikaväli, jonka aikana kuljetus tulee lastata tai purkaa. Ojala 2005, 21.

¹⁴³ Ojala 2002, teoksessa Ojala 2005, 22.

¹⁴⁴ Tässä markkina-, kilpailu- tai hintapaine.

¹⁴⁵ Ojala 2005, 23-24.

vaihtoehtoiskustannuksia (sakon kustannukset, mahdolliset muut seuraamukset) välttämättömyytenä, jotta tiukalle viritetyssä kilpailutilanteessa pärjätään.

Asiakkaiden vaatimuksia heijastelevat mm. asiakasyritysten sesonkeihin¹⁴⁶ sidottu liiketoiminta ja sen kautta kuljetustarpeen ylikuormitustilanteet, oman tuotannon häiriöstä johtuvan toimitusviiveen tai myöhästymisen umpeen kuominen kuljetusyritystä hoputtamalla, toisaalta toimittajan omaa kiinteää kuljetussopimusta halvemman vaihtoehdon löytäminen, sekä toisaalta se, että kuljetuksen tilannut yritys saattaa menettää kuljetuksen myöhästyttyä tärkeän asiakkaansa. Kuljetusyrityksiltä palveluita tilaavat yritykset edellyttävät täsmällistä, nopeaa ja joustavaa kuljetusta. Jotta vaihtoehtoiset kustannukset kuljetuksen epäonnistumisesta tai myöhästymisestä eivät realisoidu, on reagoitava nopeasti. Hintaa voidaan nähdä myös osana neuvotteluvoimaa: tätä voimaa käyttävät sekä kuljetuspalvelujen myyjät ja ostajat. Neuvotteluvoimaa käyttämällä kuljetusyritys voi osoittaa olevansa ylimääräisen ”vakuutuspreemion” arvoinen, jolloin hinta verrattuna saatavan palvelun laatuun on suhteessa pienempi ja toisaalta tilaajayrityksen yhtä kuljetusta pitemmän aikavälin kannattavuuden puolesta kannattaa tuollainen vakuutuslisä maksaa, varsinkin ydinasiakkaiden kohdalla.¹⁴⁷ Kustannusperusteinen hinta tai laskuerittely voi viestiä sen, että kuljetusyrityksen tarjoamalla tai laskuttamalla hinnalla ei kerätä ylisuuria voittoja.

Tavarankuljetuspalvelun hinnoittelun ollessa kireää, kuljetusyrityksen houkutus parantaa kannattavuuttaan ylikuormaa lastaamalla kasvaa samassa suhteessa. Tietyillä toimialoilla rahtihinnoittelu voi houkutella riskinottoon ja ylikuorman ottamiseen. Tällainen tilanne

¹⁴⁶ Sesongit eli kausiluontoisuus voi liiketoimintaympäristössä tarkoittaa myös uusien yritysten tuloa markkinoille kysynnän voimakkaasti lisääntyessä. Uudet yritykset pysyvät markkinoilla niin kauan kuin voittoja on saatavissa. Ne yritykset, jotka markkinoille ilmaantuneen ylikapasiteetin ja kilpailun kovenemisen vuoksi joutuvat pudottamaan hintojaan, saavat pienempiä voittoja. Voittojen lähetessä marginaalikustannuksia, jos pääoma on likvidiä, yritykset voivat pyrkiä poistumaan markkinoilta. Usein kuljetusalalla kalustossa on kuitenkin kiinni isoja määriä pääomaa, jota ei haluta myydä alihintaan, sillä kuljetusmarkkinoiden hintojen laskiessa myös käytetyn kaluston hinnat laskevat, koska kaluston tarjonta lisääntyy. Usein vaihtoehdoksi jää joko palvelujen myyminen marginaalikustannusten alle ja kulurakennetta karsimalla, jotta edes osan tappioista saa katettua, ja markkinoiden taas elvyttyä voidaan kalusto ottaa taas tehokkaampaan käyttöön. Tätä tendenssiä toisaalta hillitsee kuljetuskaluston leasing tai vuokraaminen.

¹⁴⁷ Ojala 2005, 34-36.

pääsee syntymään erityisesti silloin, kun rahtitilassa on painavia mutta pienikokoisia lähetyksiä, tai useita eri lähetyksiä usealta eri lähettäjältä, ja mahdollisesti jopa lastattu useasta eri paikasta, tai kuljetusyritys voi siirtää lähetyksiä itse autosta toiseen. Myös urakkasopimukset saattavat kannustaa kuljetustehokkuuden nostoon yli painorajojen, jos kiinteään hintaan sovitusta urakasta selviää pienemmällä vaivalla. Liikennekuljetuksissa urakkasopimukset on kielletty, vaikkakin sellaisia saatetaan käyttää¹⁴⁸. Ylikuorma voi toimia puskurina, jota vastaan voi tarjota alihintaisia kuljetuspalveluja muualla¹⁴⁹.

Jos oletamme, että tieliikenteessä toimiva työntekijä on työsuhteessa häntä sitovien työaikalakien alainen, työntekijän aseman muuttuminen alihankkijaksi ensinnäkin poistaa työaikalakien rajoitteet yritykseltä, joka alihankkijaltaan työsuoritteita tilaa, alentaen kustannuksia merkittävästi. Alihankinta (näennäisesti itsenäisenä yrittämisenä) on perinteisesti ollut tapa myös kiertää lakisääteisiä sosiaalimaksuja, sekä yksi veronkiertoon käytetty metodi. Alihankkijalle itselleen ”ulkoistettu” vero- ja sosiaalimaksuvastuu saattaa kovassa hintakilpailussa johtaa vero- ja sosiaalimaksuvilppiin. Tämä lyhytkatseinen epärehellinen kilpailuedun tavoittelu johtaa vero- ja sosiaalimaksuvelkoihin, ja tällä lailla velkaantunut yritys saatetaan hakea konkurssiin; toisaalta insolvenssimenettelyä voidaan käyttää myös keinona voimakkaan kilpailuedun ja alihinnoittelumahdollisuuden saavuttamiseen.

On mahdollista, että konkurssiin haetun yrityksen takana oleva luonnollinen henkilö jatkaa toimintaa uudella nimellä. Tästä epäterveen kilpailumuodosta käytetään nimitystä *konkurssiketjutus* tai *kertakäyttöyritykset*. Vuonna 2009 aloittaneista 490:stä kuljetusalan osakeyhtiöstä 60 % oli sellaisia, joiden hallituksen jäsenellä, toimitusjohtajalla tai perustajalla on ollut aiempi määräävä asema saman toimialan yrityksissä. Jo vuoden 2010 syyskuussa uusista kuljetusalan osakeyhtiöistä 11 %:lla oli verovelkaa. Vuonna 2009 kuljetusalan yrityksillä oli noin 60 miljoonaa euroa ilmoitetuista arvonlisäveroista maksamatta.¹⁵⁰

¹⁴⁸ (ETY) 3820/85, 10 artikla, teoksessa Ojala 2005, 52.

¹⁴⁹ Kilpailuoikeudessa ilmiöstä käytetään nimitystä ristiinsubventointi

¹⁵⁰ SKAL (2012), 7-8.

Tässä tutkielmassa on jo sivuttu kabotaasin käsitettä, jolla tarkoitetaan kotimaan sisäistä tieliikenteen kuljetusta, jonka suorittaa ulkomaille rekisteröity ajoneuvo. Kabotaasi on vaikutustensa, niin toivottujen kuin ei-toivottujen, puolesta kiistanalainen asia.

Suomen kabotaasilainsäädäntöä on pidetty unionin tiukimpana¹⁵¹. EU:n kabotaasisäädösten mukaisesti kabotaasikuljetukset on säädetty tilapäiseksi toiminnaksi, jonka aikana on sallittu korkeintaan kolme kuljetusta seitsemän päivän sisällä ajoneuvon tulosta maahan. Suomessa on otettu korostunut kanta kabotaasikuljetusten tilapäisyyteen, kun kabotaasin maksimimääräksi kolmen kuukauden aikana on säädetty kymmenen kuljetusta. Kuljetus alkaa ensimmäisestä lastauksesta. Ensimmäinen kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan ensimmäisen kerran, toinen kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan toisen kerran ja kolmas kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan kolmannen kerran. Myös perävaunun irrottaminen lastia purkamatta katsotaan kuorman purkamiseksi.¹⁵²

Komission määritelmän mukaan yksi kabotaasikuljetus tarkoittaa uuden kuorman ottamista ja toimittamista määränpäähän¹⁵³. Tätä määritelmää voidaan tulkita myös niin, että yksi kabotaasikuljetus alkaa täyden lastin lastaamisesta nk. vastaanottavassa maassa, ja päättyy kuorman kokonaan purkamiseen. Periaatteessa yhteen kuljetukseen voi siis sisältyä useita eri lastaus- tai purkupaikkoja, mutta englanninkielisen sanan ”consignment” tulkitseminen tiukasti yhdeksi tavarakeräykseksi tai yhdeksi lähetykseksi logistiikka-alan normaalin päivittäistoiminnan mukaisesti, on useiden eri lähettäjien lähetysten keräily ja toimittaminen useisiin purkupisteisiin varsin kyseenalainen tulkinta sallituksi kabotaasiksi. Jotta asia ei olisi näinkään yksinkertainen, tavaraliikenneasetuksenkin termistössä esiintyvä ”cabotage operation[s]” ei tarjoa juuri apua tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi. Mikäli tavarankuljettaja ylittää jäsenvaltion rajan tavarankuljetustila tyhjänä, hänellä on oikeus suorittaa vain yksi kuljetus kolmen päivän aikana valtiossa, johon on saapunut¹⁵⁴.

¹⁵¹ Jokela (2013).

¹⁵² Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 2006/693, 6 a §.

¹⁵³ EU:n tavaraliikenneasetus (EY) N:o 1072/2009, 8 Artikla 2.kohta.

¹⁵⁴ (EY) N:o 1072/2009, 9 Artikla.

Suomessa kabotaasisääntelyn perimmäinen tavoite on epäterveen kilpailun rajoittaminen, kun taas kommission tavoite on kilpailun esteiden purkaminen. Hallituksen esityksessä tavaraliikennelain muuttamiseksi epäterve kilpailu mielenkiintoisesti rinnastetaan etuun, jonka toisesta valtiosta tuleva kuljetusyrittäjä saa sijoittautuessaan toiseen valtioon kuin Suomeen; epäterveeseen kilpailuun vaikuttavat valvontaan liittyvät puutteet¹⁵⁵.

Kabotaasin tehokkuusetuja ovat muun muassa alentuneet kuljetuskustannukset, kun tavaratila, jossa on käyttämätöntä kapasiteettia, voidaan käyttää määrämaan sisällä tapahtuvaan tavarankuljetukseen. Niin tehokkuusnäkökulmasta kuin käytännössäkin kuljetuskapasiteetti on aina parhaassa käytössä, kun tavaratilan kapasiteetti on käytetty kokonaisuudessaan maksimaalisella tavalla. Täydellisesti vapautetulla kabotaasilla olisi kuitenkin merkittäviä vaikutuksia myös muille markkinoille pelkän tavarankuljetusmarkkinan lisäksi, mukaan lukien muun muassa työvoiman markkinat. Tavarankuljetuksen turvallisuuteen ja epäterveeseen kilpailuun liittyvät epäkohdat pitäisi pystyä poistamaan.

Komission julkilausuttu tavoite on jatkaa tiekuljetuksen markkinoiden avautumista ja yhteensulautumista. Tätä tavoitetta ajetaan nimenomaisesti unionintasoisten jäljellä olevien kabotaasirajoitusten poistamisella¹⁵⁶. Euroopan komissio päätti haastaa Suomen ja Tanskan EU:n tuomioistuimeen, sillä näiden katsottiin jättäneen soveltamatta asianmukaisesti kabotaasia koskevia säädöksiä¹⁵⁷. Muutokset lakiin kaupallisista tavarankuljetuksista teillä säädettiin 29.6.2016¹⁵⁸, jolla kumottiin kansalliset säädökset ja viitataan nyt vain Euroopan unionin asiaa koskeviin säädöksiin.

Suhteessa Euroopan komission esittämään politiikkaan sekä sen käytettävissä oleviin toimivaltakeinoihin kabotaasin täydellinen vapauttaminen koko unionin alueella on edessä ennemmin tai myöhemmin. Unionissa toteutettava sisämarkkinoiden toimintaa edistävänä pidetty politiikka asettaa isoja haasteita yksittäisten kansallisvaltioiden kokonaistaloudellisen ja epäterveen kilpailun rajoittamiseen pyrkivän päätöksenteon tielle.

¹⁵⁵ HE 32/2009, kohta 1.

¹⁵⁶ KOM(2011) 144 lopullinen

¹⁵⁷ Euroopan komission lehdistötiedote 16.6.2016.

¹⁵⁸ 2016/565

Epäterveen hintakilpailun ja harmaan talouden vaikutusten minimoimiseksi on säädetty erityinen tilaajavastuulaki¹⁵⁹. Tilaajavastuulaki edellyttää, että työn tilaaja selvittää mahdollisen sopimuskumppaniyrityksensä kyvyn hoitaa lakisääteiset velvoitteensa asianmukaisesti. Laki edellyttää tilaajaa pyytämään toimittajalta enintään kolme kuukautta vanhat tiedot ja selvitykset muun muassa siitä, että toimittaja on merkitty ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin¹⁶⁰, arvonlisäverolain mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin¹⁶¹. Tilaajalle on toimitettava selvitys myös siitä, ettei yrityksellä ole verovelkaa ja että työntekijöiden eläkevakuutukset ovat kunnossa. Mikäli kyseessä on ulkomaille sijoittautunut yritys, samat tiedot on toimitettava yritys- ja yhteisötietolain mukaisesti¹⁶². Lain noudattamista valvovat alueelliset aluehallintovirastot.

Lakia sovelletaan tilaajaan, joka Suomessa käyttää vuokratyövoimaa tai jonka työtiloissa tai –kohteessa työskentelee alihankintasopimukseen perustuen työntekijä. Soveltamisalaan luetaan myös tilaajan tavanomaiseen toimintaan liittyvät kuljetukset. Tilaajavastuulain soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty työtehtävät tai kuljetukset, jotka kestävät alle 10 päivää tai jos alihankintasopimusten arvo on ilman arvonlisäveroa alle 9000 euroa. Edellä tarkoitettuja raja-arvoja laskettaessa työn katsotaan jatkuneen yhdenjaksoisesti, jos tilaajalle tehty työ tai aikaansaatu tötulos perustuu useisiin peräkkäisiin, keskeytymättöminä tai vain lyhyin keskeytyksin jatkuviin sopimuksiin.¹⁶³

Klassisen talousteorian yksinkertaisen mallin perusteella voitaisiin esittää, että Suomessa tehty sääntely, erityisesti tilaajavastuulain säätäminen, olisi markkinoiden tehokkaan toiminnan vastaista ja haittaisi hinnan alentumisen kautta kuluttajille koituvaa hyötyä.

¹⁵⁹ Laki tilaajan selvitysvastuusta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (2006/1233)

¹⁶⁰ Ennakkoperintälaki (1118/1996)

¹⁶¹ Arvonlisäverolaki (1501/1993)

¹⁶² Yritys- ja yhteisötietolaki (244/2001)

¹⁶³ 2006/1233, 2 §.

Tilaajavastuulain voidaan kuitenkin tulkita olevan esimerkki maanteillä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinarakenteen ja kilpailun toimivuuden vaihtoehtoisesta määrittelystä. Kuljetuspalveluja tilaava yritys ei pysty leikkaamaan omia kustannuksiaan tilaamalla kuljetuksia yritykseltä, joka ei toimi rehellisen kilpailun edellyttämien sääntöjen mukaan. Tilaajavastuulaki edellyttää, että kuljetusyritys ei voi käyttää alihankkijoita, jotka myyvät palvelujaan alle kustannustensa. Laki voidaan tulkita schumpeterilaisesta näkökulmasta, jolloin laki toimii lainmukaisen kilpailumekanismin turvana ja ehkäisee mahdollisia oligopolististen voittojen kasautumista. Samalla laki rajoittaa suurten markkinatoimijoiden markkina- ja neuvotteluvoimaa sopimussuhteissaan. Tilaajavastuulaki toimii myös oligopsonistin hintakontrollimekanismina, asettamalla karkean minimirajan palveluntuottajalle maksettavalle hinnalle.

Tilaajavastuulaki on sopusoinnussa kilpailusääntöjen soveltamisasetuksen artiklan 102 kanssa, sillä säädetty laki toimii ensinnäkin

- a) ennalta ehkäisevästi, ja
- b) on säädetty artiklan sallimalla tavalla, eikä
- c) rajoita kilpailua, sekä
- d) lain tavoite on muu kuin kilpailun suojaaminen markkinoilla

Tutkielmassa on käsitelty muun muassa maantieliikenteen työaikadirektiiviä, relevantteja asetuksia, kuljetusmarkkinoiden rakennetta (erityisesti Suomen markkina-aluetta osana yhtenäistä Euroopan unionin markkinaa) ja Suomen erityispiirteitä kuljetusmarkkinana. Pyrkimyksenä on ollut muodostaa kokonaiskuva siitä, mitä vaikutuksia ao. direktiiviltä on toivottu, minkälaista taustaa vasten se on muovattu, ja minkälaisia vaikutuksia direktiivi on saattanut tuoda mukanaan.

Koko EU:n sisämarkkinan näkökulmasta direktiiviä sivunneet talous- ja kilpailuteoreettiset periaatteet ovat hyvin lähellä uusklassista ja uusliberaalia, ordoliberaalia sekä uusitavaltalaista taloustiedettä. EU:n yhtenäisen markkina-alueen politiikkaan kuuluu ajatus siitä, ettei keinotekoisia rajoituksia markkina-alueen sisäisille toimijoille saa asettaa eikä kilpailumekanismin toimintaa haitata. Vapaan kilpailun ajatellaan johtavan tehokkaimpaan ja parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen, niin yritysten, tuotteiden ja palvelujen kuin kuluttajienkin kannalta. Kilpailupolitiikasta puhuminen kilpailuteoreettisten näkemysten sijaan on kuitenkin hedelmällisempi lähtökohta, koska kuten Kuoppamäki toteaa¹⁶⁴, pelkästä kilpailuteoriasta puhuminen liittyy käsityksiin markkinoiden itseohjautuvuudesta, sekä siihen, lisääkö markkinoiden keskittyminen tehokkuutta. Markkinoiden tehokkuus ei ole kuitenkaan synonyymi markkinoiden toimivuudelle. Kilpailupoliittinen lähestymistapa sen sijaan ottaa kantaa siihen, mitä päämääriä kilpailuoikeudellisesti on asetettu ja mihin tällä sääntelyllä yhteiskunnallisesti pyritään. Suomalainen tarkastelukehys, joka EU:n kilpailuperiaatteista ja –lainsäädännöstä on johdettu, on erilaisille teoreettisille tulkinnoille ja koulukuntakohtaisille tulkinnoille avointa. Kilpailun tulee olla ”tervettä ja toimivaa”¹⁶⁵, ja yhteisöoikeudenkin on katsottu luopuneen täydellisen kilpailun tavoittelusta ja pyrkivän olemaan sitoutumatta mihinkään tiettyyn kilpailuteorian variaatioon¹⁶⁶.

Tavarankuljetusmarkkinoille ominaista ovat pitkät alihankintaketjut sekä kansainvälisesti operoivat valtavan suuret kuljetusketjut. Suomeen toimintojaan laajentaneet useat ulkomaiset yritysaketjut ovat tulleet useimmiten yritysostojen kautta ja markkinarakente on

¹⁶⁴ Kuoppamäki 2003, 209.

¹⁶⁵ Kilpailulaki 1.1 §

¹⁶⁶ Näin mm. Kuoppamäki 2003, 212.

voimakkaasti oligopolisoitunut. Jos kuljetusyritys pystyy suuren kokonsa ansionsa tuottamaan kansallisia kuljetuspalveluja halvemmalla, yrityksellä on merkittävässä määrin hyvin geneeristä tuotetta koskevaa hintakilpailukykyä (economies of scale, mittakaavaetu). Kuljetusyritysten kansainvälisyyden vuoksi suuret monikansalliset kuljetusyritykset pystyvät tarjoamaan myös kansainvälisiä kuljetuksia ja eri kuljetustyyppisiä kokonsa ja palveluverkostojensa turvin, joten nämä nauttivat myös kansainvälisten kuljetuspalvelujen mittakaavaetuja¹⁶⁷. Pienemmän kokoluokan suomalaiset kuljetusyritykset eivät juuri pysty kilpailemaan aiemmissa luvuissa mainittujen kansainvälisten kuljetusketjujen kanssa kansainvälisistä kuljetuksista, joten erillisinä markkinoina ajateltuna näillä isoilla ketjuilla on oligopoli myös näillä markkinoilla. Suomalaiset maanteillä tapahtuvaa tavarankuljetusta suorittavat mikroyritykset eivät tosiasiallisesti kilpaile kansainvälisten kuljetusketjujen kanssa globaaleista markkinaosuuksista, ainakaan toistaiseksi.

Mittakaavaedut nousevat myös paitsi yritysten palveluverkostojen ja palvelujen moninaisuudesta ja laajuudesta, myös alihankkijaverkostojen käytöstä osana kuljetuksia. Kuljetuspalveluja voidaan myydä joko suoraan asiakkaille, jotka kuljetuspalveluja tuotteilleen tarvitsevat, tai toisille kuljetusyrityksille, jotka kuljetuspalvelun ovat myyneet omalle asiakkaalleen. Alihankkija myy kuljetuspalvelujaan toiselle kuljetusyritykselle, joka sopimuksen varsinaisesta kuljetuksesta on tehnyt oman asiakkaansa (kuljetuksen tilaaja) kanssa.

Näistä lähtökohdista pyritään nyt liittämään sekä kilpailuoikeudelliset periaatteet, poliittisilla päätöksillä tehty nimenomaisten markkinoiden toimintaa parantavat päätökset sekä käytäntöön lainsäädännöstä heijastuvat vaikutukset yhteen. Kokonaiskuva markkinoiden toiminnasta muodostuu ohjaavan sääntelyn vaikutuksesta markkinalla toimijoihin.

Tutkielman aluksi esitettiin päätavoitteeksi sen selvittäminen,

miten maantieliikenteen työaikadirektiivi vaikuttaa Suomen maantiellä tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinatilanteeseen?

¹⁶⁷ Jos kansainväliset kuljetuspalvelut ajatellaan myös skaalaetuja vaativaksi toimialaksi, voidaan ajatella kv-kuljetusketjujen olevan myös economies of scope –asemassa.

Käytännössä vallitsevan markkinatilanteen sekä vaikutusten arviointi on osoittautunut erityisen haastavaksi. Kerättyjen tietojen valossa on kuitenkin viitteitä siitä, että Suomen osittain kahtiajakautuneilla tavarankuljetusmarkkinoilla tapahtuu entistä enemmän sekä yhdentymistä että kilpailun kovenemista. Toisaalta määräävässä markkina-asemassa olevat usein monikansalliset yritykset toimivat oligopolistisesti ja keskittyneesti, hyödyntäen kilpailuetujaan yhä lisääntyvien kansainvälisten kuljetusten alalla. Suomalaiset pienyritykset toimivat osana kuljetusketjuja ja tarjoajat palvelujaan suoraan valmistajayrityksille sekä kuljetusyrityksille. Markkinoiden integroitumisen myötä myös integroitujen logistiikkapalvelujen tarve on lisääntynyt.

Työaikadirektiivin kansallisen soveltamisen tarkoituksena on ollut tieliikenteessä toimivien kuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen, tieliikenteen turvallisuuden parantaminen sekä kilpailuvääristymien estäminen. Vastaako maantieliikenteen työaikadirektiivin kokonaisimplemmentoinnin perusteella säädetty laki kuljettajien työajoista näihin kysymyksiin? Tutkielman perusteella on päädyttävä myöntävään vastaukseen, sillä kireästä kilpailusta johtuen kuljettajat altistuvat itse terveyden heikentymiselle ja joutuvat onnettomuuksiin, heikentävät tieliikenteen turvallisuutta ja vääristävät kilpailua pakottamalla tinkimään lain edellyttämistä vaatimuksista tai suoraan rikkomaan niitä.

Kuitenkin, kuljetusyrittäjät olivat jo ilman varsinaista työaikalakiaan tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevan sosiaalilainsäädännön piirissä, vaikka työaikalaisissa olevat säädökset eivät heitä koskekaan. Vaikutukset ovat kuitenkin kuljetusyrittäjien kokonaistyöaikaa rajoittavia, sillä kuljetustehtäviin sisältyy myös runsaasti muuta työtä. Kokonaistyöajan rajoittaminen saattaa johtaa alentuneeseen kannattavuuteen sekä ylikapasiteettiin yrityksessä. Investoinnit lisääntyneeseen työvoiman tarpeeseen lisäävät yrityksen taloudellisia paineita. Kustannuspaineet voivat työntää yrityksiä laillisen liiketoiminnan ulkopuolelle tässä tutkielmassa esitetyllä tavalla. Pienyritykset kohtaavat kustannuspaineita lainsäädännön, kustannustensa ja koventuneen kilpailun tahoilta.

Suomessa on pyritty tervehdyttämään kuljetusalalla tapahtuvaa kilpailua edelleen muun muassa tiukentamalla kabotaasiin ja tilaajavastuuseen liittyviä säädöksiä. Tällä on merkittävä vaikutus myös kotimaisten kuljetusyritysten kannalta, sillä suomalaisten yritysten kanssa kilpailevilta ulkomaisilta yrityksiltä edellytetään samojen velvoitteiden

täyttämistä. Voidaan sanoa, että lainsäätaja on pyrkinyt näillä laeilla tasoittamaan kuljetusyritysten kilpailuedellytyksiä tilanteissa, joissa ne kohtaavat ankaraa hintakilpailua sekä alempien kustannustasojen maiden kuljetusyritysten että myös epärehellisesti toimivien koti- ja ulkomaisten kuljetusyritysten taholta.

Jo oligopolisoituneilla maanteilla tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinoilla ei ole havaittu tapahtuneen radikaaleja muutoksia suurta markkina-asemaa omaavien yritysten kohdalla. Tutkielmaa varten kerätyt tiedot kuitenkin antavat mahdollisuuden tehdä johtopäätöksen, että tavarankuljetusketjun alemmilla tasoilla olevien pienyritysten asemaan mahdollisesti kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia on pyritty pienentämään tai ehkäisemään niin kabotaasiin kuin tilaajavastuuseen kohdistuvalla lainsäädännöllä. Ottaen kuitenkin huomioon unionin pyrkimykset täydelliseen markkina-alueen integraatioon, ei kabotaasin sääntely Suomessa tule olemaan pitkäikäinen järjestely.

8.1 Jatkotutkimusaiheet

Tutkielman aiheen monimuotoisuuden vuoksi jatkotutkimusta lisätiedon saamiseksi ja tarkemmin käsittelemättä jääneiden osa-alueiden tai näkökulmien kartoittamiseksi seuraavat teemat ansaitsisivat jatkotutkimusta.

Tutkielman ehkä suurin anti saattaa olla oligopsonien toiminnan tutkiminen osana kansainvälistyviä markkinoita ja liiketoimintaympäristöä. Tutkimuksen edetessä kävi selväksi, että tämän teeman alta löytyy vielä paljon tutkittavaa.

Kiehtovia jatkotutkimusaiheita tarjoaisivat myös unionissa toteutetun kilpailupolitiikan kokonaisvaikutusten ja tulosten arviointi erilaisten kilpailuteorioiden kautta ja unionin kilpailupolitiikkaan vaikuttamisen mahdollisuudet. Hyvin kiinnostava kysymys on myös se, millä tavalla Unionissa pystytään varmistamaan jäsenvaltioiden yhdenmukainen toiminta rehellisen ja terveen kilpailun toteuttamiseksi.

Tilaajavastuulaki ja sen vaikutusten arviointi Suomen maanteilla tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinoihin vaatisi aivan oman tutkimuskokonaisuutensa asian laajuuden ja monimuotoisuuden vuoksi. Jatkotutkimusaiheena tilaajavastuulain vaikutus Suomen maanteilla tapahtuvan tavarankuljetuksen markkinoihin olisi kannatettava, sillä se

toisi olennaista lisätietoa tämän lain vaikutuksista myös tämän tutkielman käsittelemiin aiheisiin. Toistaiseksi lain vaikutuksia voidaan vain arvioida.

LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus

- Albert, M.* (1993): *Capitalism Against Capitalism*. Whurr. London, pp. 8, 123.
- Bellamy, R.* (2007): *Political constitutionalism - A Republican Defence of the Constitutionality of Democracy*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Bishop, S. & Walker, M.* (2010): *The Economics of EC Competition Law: Concepts, application and Measurement*. Sweet & Maxwell/Thomson Reuters.
- Bork, R.* (1978): *The Antitrust Paradox. A policy at war with itself*. Basic Books, New York. p. 7.
- Crotty, J.* (2001): *Structural Contradictions of Current Capitalism: A Keynes-Marx-Schumpeter Analysis*. University of Massachusetts, 9. Työpaperi esitykseen Chennaissa Intiassa pidettyä ”Globalization, Structural Change and Income Distribution” -konferenssia varten. Saatavilla: [http:// people.umass.edu/crotty/india-rev-May25.pdf](http://people.umass.edu/crotty/india-rev-May25.pdf). Haettu: 18.10.2016.
- Friedman, J.* (1983): *Oligopoly theory*. Cambridge University Press.
- Goudswaard, A., Kuipers, B., Schoenmaker, N, Houtman, I.L.D., Jettinghof, K., Ruijs, P.A.J., Savenije, W.M., Osinga, D.S.C. & Koomen, M.* (2006): *Road Transport Working Time Directive. Self-employed and Night Time Provisions*. Netherlands Organisation for Applied Scientific Research. s. 129.
- Hayek, F.* (1968): *Der Wettbewerb als Entdeckungsverfahren*. Kiel Universität.
- Hayes, M.* (2008): *The Economics of Keynes: A New Guide to the General Theory*, 11; 36. Edward Elgar Publishing.
- Jokela, M.* (2013): *EU haluaa tietää, rajoittaako lakimuutos kuljetuskilpailua*. Saatavilla: <http://www.hs.fi/kotimaa/a1370412314011>. Haettu: 10.8.2014.
- Jones, A. & Sufrin, B.* (2014): *EU Competition Law: Text, Cases, and Materials*. Oxford University Press.
- Jyränki, A.* (1989): *Lakien laki. Perustuslaki ja sen sitovuus eurooppalaisessa ja pohjoisamerikkalaisessa oikeusajattelussa suurten vallankumousten kaudelta toiseen maailmansotaan*. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki.
- Kujala, A.* (2013): *Elinkeinovapauden musta viikko*. Blogi 26.4.2013. Saatavilla: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/blogeja/paakirjoitus/elinkeinovapauden-musta-viikko>. Haettu: 24.10.2013.

- Kuoppamäki, P.* (2003): Markkinavoiman sääntely EY:n ja Suomen kilpailuoikeudessa. Suomalainen lakimiesyhdistys. Helsinki.
- Kuoppamäki, P.* (2006): Uusi kilpailuoikeus. 2006. WSOYpro. Helsinki.
- Liikenne- ja viestintäministeriö* (2012): Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet. Selvitysmiesryhmän loppuraportti . LVM Julkaisuja 6/2012, 26. 29.2.2012. Saatavilla: <https://www.lvm.fi/documents/20181/812084/Julkaisuja+6-2012/0f3f86ab-dedd-4b64-a2ed-bfd57ed17a70?version=1.0>. Haettu: 20.10.2014.
- Luukkonen, T., Mäkelä, T., Pöllänen, M., Kalenoja, H., Mäntynen, J. & Rantala, J.* (2012): Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035 - Taustaraportti liikennepoliittiseen keskusteluun, liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2012.
- Monti, G.* (2007): EC Competition Law. Cambridge University Press. p. 99-100.
- Monti, M.* (2001): Market definition as a cornerstone of EU Competition Policy. Puhe 5.10.2001. Saatavilla: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-01-439_en.pdf. Haettu: 01.02.2015.
- Määttä, K.* (2001): Regulatory reform and innovations: Whether to trust the invisible hand or use the visible one? Sitra Reports series 10.
- Määttä, K.* (2009): Oikeustaloustieteellinen näkökulma kotimaiseen lainvalmisteluun. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 242. Helsinki.
- Ojanen, T.* (2010): EU-oikeuden perusteita. Edita Prima Oy, Helsinki, p. 36
- Ojala, T.* (2005): Järjestelmän virhe. Kuljetuksenantajien turvallisuusvastuu ja vaikutusmahdollisuudet liikenneturvallisuuden parantamiseksi tavaraliikenteessä. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimusmuistio Nro 2/2005.
- Ojala, T.* (2002): Järjestelmän virheet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana. Väli­raportti 2002. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimusmuistio 1/2002.
- Padilla, A.J. & O'Donoghue, R.* (2006): The Law and Economics of Article 82. Oxford University Press. Oxford. p. 9.
- Pakkasvirta, J.* (2003): Monitiede vai monta tiedettä? Näkökulmia poikkitieteiseen kulttuuri-, yhteiskunta- ja aluetutkimukseen. University of Helsinki, Renvall Institute.
- Raitio, J.* (2004): EU:n kehitys, periaatteet ja tavaroiden vapaa liikkuvuus. Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja. Helsinki 2004, p. 11.
- Salovaara, O.* (2013): 6.11.2013. VR:n tytäryhtiö vetäytyy Euroopasta tappioiden takia. Artik­keli. HS.fi. Saatavilla: <http://www.hs.fi/talous/a1383632058893>. Haettu: 05.05.2014.

- Schumpeter, J. (1976): Capitalism, Socialism and Democracy. Allen & Unwin. London.*
- SKAL (2012): SKAL:n esitys kuljetusalan harmaan talouden torjumiseksi tarvittaviksi lainmuutoksiksi. p. 7-8. Luettavissa:*
http://www.skal.fi/files/10916/SKAL_harmaan_talouden_lausunto_LVMlle_tammikuu_2012.pdf. Haettu: 1.8.2014.
- Tala, J. (2005): Lakien laadinta ja vaikutukset. Edita.*
- Tulli (2013): Tullin tarkastamissa ulkomaan liikenteen rekoissa edelleen vakavia puutteita. Tiedote 21.2.2013. Saatavissa:*
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/lehdistotiedotteet/0000_tiedotteet/tiedote_20130221_5/index.html?bc=3035. Haettu: 05.05.2014.
- Tuori, K. & Sankari, S. (toim.) (2010): The Many Constitutions of Europe. Ashgate.*
- Tyvi Oy. Tietovirta-blogi 13.11.2012: Työaikadirektiivi ja kuljetusala – ”Aika pahalta näyttää”. Saatavilla: <http://www.tyvi.com/tyoaikadirektiivi-ja-kuljetusala-aika-pahalta-nayttaa/>. Haettu: 24.10.2013.*
- Virtanen, P. (2001): Määräävän markkina-aseman kontrollointi. Oikeus- ja taloustieteellinen vertaileva tutkimus Saksan, Suomen ja EU:n kilpailuoikeudesta. Suomalainen Lakimiesyhdistys, Jyväskylä.*

Artikkelit

- Jackson, M.L., Croft, R.J., Kennedy, G.A., Owens, K. & Howard, M.E. (2013): Cognitive components of simulated driving performance: sleep loss effects and predictors. *Accidents Analalysis & Prevention*. Jan 50:438-44.*
- Perry G.S., Patil S.P., Presley-Cantrell L.R. (2013): Raising Awareness of Sleep as a Healthy Behavior. *Preventing Chronic Disease* 10:130081. Saatavissa: http://www.cdc.gov/pcd/issues/2013/pdf/13_0081.pdf. Haettu: 05.05.2014.*
- Tolonen, J. (2007): Oikeus, talous ja yhteiskunta: kaksi oikeustieteen alaa? *Lakimies* 2/2007.*
- Vogel, D., (2010): The Private Regulation of Global Corporate Conduct: Achievements and Limitations. *Business & Society*, March 2010, vol. 49: s. 68-87.*

Yhteisöoikeus

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta, annettu 20.12.1985.

Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003 perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta, annettu 16.12.2002.

Neuvoston asetus (EY) 139/2004 yrityskeskittymien valvonnasta (”EY:n sulautuma-asetus”), annettu 20.1.2004.

Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 kumoamisesta (”uusi ajoaika-asetus”), annettu 11.4.2006.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (”EU:n liikenteenharjoittaja-asetus”), annettu 21.10.2009.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (”EU:n tavaraliikennelupa-asetus”), annettu 21.10.2009.

Komission asetus (EU) N:o 461/2010 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla, annettu 27.5.2010.

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/480 kansallisten sähköisten maantiekuljetusyritysrekisterienyhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1213/2010 kumoamisesta, annettu 1.4.2016.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/34/EY tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista annetun direktiivin 93/104/EY muuttamisesta koskemaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolisia toimialoja ja toimintoja, annettu 22.6.2000.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä, annettu 11.3.2002.

Oikeustapaukset

C-11/70 (Internationale Handelsgesellschaft mbH vs. Einfuhr- und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel).

C-84/94 (Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta vastaan. Euroopan unionin neuvosto).

C-107/82 (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG vastaan Euroopan yhteisöjen komissio).

C-40-48/73, 50/73, 54-56/73, 111/73, 113 ja 114/73 (Suiker Unie UA and others v Commission of the European Communities).

C-199/92 (Hüls v Commission).

Suomalainen lainsäädäntö

Laki sopimattomasta toiminnasta elinkeinotoiminnassa 1061/1978

Tieliikennelaki 1981/267

Arvonlisäverolaki 1501/1993

Ennakkoperintälaki 1118/1996

Suomen perustuslaki 1999/731

Yritys- ja yhteisötietolaki 244/2001

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 2006/693

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 2006/1233

Kilpailulaki 2011/948

Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä 349/2013

Valiokuntamietinnöt

PeVL 8/1996 vp

PeVL 24/2000 vp

PeVL 31/2006 vp

PeVL 32/2010 vp

PeVL 13/2014 vp

TyVL 3/2013

PeVL 8/2013

Hallituksen esitykset

HE 243/1997
HE 32/2009
HE 179/2012

Viranomaispäätökset: Kilpailuviraston ja kilpailu- ja kuluttajaviraston päätökset

Dno 317/68/96, 18.6.1998.
Dnro 272/61/98, 7.6.2000.
Dnro 338/81/2001, 23.4.2001.
Dnro 34/14.00.10/2012, 23.1.2012.
Dnro 549/14.00.10/2012, 23.8.2012.
Dnro 901/14.00.10/2015, 21.7.2015.

Muut lähteet

COM(2013) 257. Report from the Commission. Report on Competition Policy 2012, annettu 7.5.2013.

EC Competition Policy Report (1999): Competitive Markets, the Single Market Objective; European Commission's 29th Report on Competition Policy. 1999. p 19-20.

Saatavilla: http://ec.europa.eu/competition/publications/annual_report/1999/en.pdf.

Haettu: 01.02.2015.

EC Guidelines for application of Article 81 (3) of the Treaty (2004). (2004/C 101/08).

EC Horizontal Merger Guidelines (2004). (2004/C 31/03).

KOM(1998) 662 lopullinen. Ehdotus neuvoston direktiiviksi maantieliikenteen alalla työskentelevien liikkuvien työntekijöiden ja itsenäisten kuljettajien työajan järjestämisestä. annettu 24.11.1998.

KOM(2007) 266 lopullinen. Komission kertomus neuvostolle ja Euroopan parlamentille vaikutuksista, joita aiheutuu, jos itsenäiset kuljettajat jätetään maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11. maaliskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY soveltamisalan ulkopuolelle, annettu 26.5.2007.

KOM(2011) 144 lopullinen. Valkoinen kirja. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, annettu 28.3.2011.

Komission päätös 15.2.1999 IV/M.1405 (TNT Post Group / Jet Services).

Komission päätös 23.2.1999 IV/M.1347 (Deutsche Post / Securicor).

SEC(2010)/411 lopullinen, komission tiedonanto – Suuntaviivat vertikaalisista kilpailunrajoituksista, annettu 10.5.2010.

White Paper on Modernization of the Rules Implementing Articles 81 and 82 of the EC Treaty (1999), p. 8.

Yrittäjät.fi: Palkkalaskuri. <http://www.yrittajat.fi/palkkalaskuri>.